20.º RELATORIO SEMESTRAL

DA

DIRECTORIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

Lido em Sessão Ordinaria d'Assembléa Geral dos Accionistas de 25 de Julho de 1865

RELATORIO

Srs. Accionistas.

Sendo esta a ultima reunião em que a vossa Directoria comparece para dar-vos conta da sua gestão, por motivo que vos exporá na continuação deste Relatorio, cumpre ella um dever agradavel começando por annunciar-vos que mais de uma vez nos ultimos mezes recebeu a vossa Estrada de Ferro a alta honra da Visita Imperial, tendo lugar a derradeira das excursões no dia 17 de Abril proximo passado. Nesse dia Suas Magestadas Imperiaes tendo em sua companhia a Serenissima Princeza D. Leopoldina e Sua Alteza o Principe Consorte, se dirigiram a ver a estação do Ypiranga recentemente aberta ao trafego e estenderam a sua digressão até a confluencia do Rio das Mortes com o Parahyba, lugar em que se está fundando a estação de Vassouras. De volta para a Côrte, em quanto a Familia Imperial transpunha a Via Provisoria, Sua Magestade o Imperador apeando-se do trem na 18.ª divisão da 2.ª secção, se dirigio a pé ao tunel grande que atravessou em toda a extensão, encontrando junto a bocca do Sul o trem em que Sua Magestade a Imperatriz o foi receber.

O comprimento deste tunel é como o sabeis de 7,336 pés, que equivalem a 1,017 braças; mas o que torna a viagem difficil e incommoda é o lôdo produzido pela trituração dos materiaes e grande infiltração da montanha, e não menos os frequentes depositos de pedra quebrada, que é necessario subir e descer, tornando-se irregularissimo o caminho subterraneo.

A Directoria não solicitára, ha mais tempo, a honra desta visita, porque lutando o trabalho em muitos lugares com desabamentos, que mais de uma vez fizeram em pedaços revestimentos provisorios de vigas de 10 pollegadas em quadro unidas face a face, offereciam taes lugares perigos a que sómente se deviam expôr os immediatamente responsaveis pela obra: comtudo desde o começo deste anno os pontos perigosos estavam revestidos de alvenaria em arcos, e para o dia escolhido se tomaram as especiaes precauções que eram do nosso dever. Em taes circumstancias, a Directoria não podia deixar de agradecer e applaudir a Visita Imperial, sendo manifesto que o incommodo pessoal nada era em compensação com o interesse que o Monarcha tem demonstrado por este grande beneficio publico.

Consignado o facto de tão honrosa visita, passa a Directoria a expôr-vos as circumstancias da Empreza na fórma dos Estatutos.

CONTABILIDADE CENTRAL

Conta de capital

No ultimo Relatorio vos communicou a Directoria que o semestre anterior se fechára com um deficit na conta de capital, que subia a..	742:658$894

Realisaram-se as ultimas duas chamadas de fundos, que produziram		1.200:000$000
Capital disponivel		457:341$106
Empregou-se no semestre:		
Em material para o trafego e para a 3.ª secção	359:202$117	
Em estações	12:266$860	
Em proprios	2:212$900	
Na 2.ª secção	451:770$486	
Na 3.ª secção	237:438$160	
Administração central e direcção technica	73:358$679	
	1.136:249$202	
Indemnisação de capital	101:793$486	1.034:455$716
Deficit a 30 de Junho passado		577:114$610

que só poderia ser preenchido por novas emissões, visto que o producto dos titulos lançados na circulação está esgotado.

Devendo a Directoria adoptar alguma medida para que as obras não se interrompam, não podia deixar de dirigir-se ao Governo Imperial visto que a difficuldade de novas emissões a cargo da Companhia tem sido solemnemente reconhecida pelo mesmo Governo, pelo Conselho de Estado, pela Camara dos Srs. Deputados, e por duas commissões da dos Srs. Senadores; devendo ainda accrescentar que o que ergue essa difficuldade á altura de impossibilidade é a posição do Estado como Accionista por quatro quintos da emissão, circumstancia que contribue tanto como a reconhecida escassez de capitaes entre nós para convencer o publico de que a Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II de facto se póde considerar dissolvida, como se exprimio o Ministro da Agricultura e mseu recente relatorio ás Camaras. E assim sendo, claro fica que novas emissões de acções pela Companhia já não são sómente difficeis, mas de todo impossiveis.

Situação inevitavel, desde que o meio que a Directoria julgava melhor para levantamento de novos fundos, proposto em 1862, não foi reconhecido vantajoso pelos Poderes Publicos.

Esgotados os capitaes, a Directoria em cumprimento de seu dever pedio ao Governo um emprestimo de dous mil contos para continuação do serviço adjudicado; mas o Governo Imperial, sem deferir esta pretenção, resolveu em sua sabedoria contractar a dissolução da Companhia e entrega da Estrada ao dominio do Estado que a expensas do Thesouro a continuará.

A Directoria não devia pôr obices a execução da medida do Governo; 1.º, porque reconheceu não poder levantar *em termos favoraveis* os capitaes precisos; 2.º porque lhe parece que os Srs. Accionistas tem bastante patriotismo para considerar como questão capital a Continuação da Estrada de Ferro, sem outra pretenção individual além da do reembolso de seus capitaes.

Conseguintemente e sem perder tempo respondeu ao Governo que está prompta para assignar o contracto, lembrando as seguintes bases:

1.ª Permuta das acções por apolices, ao par de ambos os titulos;

2.º Pagamento pelo Thesouro, do dividendo correspondente ao semestre findo, na razão de 6$710 por acção;

3.º Rateio do fundo de reserva pelas acções;

4.ª Passagem para o Estado de todo o activo e passivo da Companhia.

A Directoria já foi informada de que o Governo Imperial acceita, em geral, estas bases; mas no momento em que escreve estas linhas pendem ainda de ajustes alguns pormenores e modificações, podendo comtudo a Directoria declarar desde já que o contracto se fará, porque pelas razões dadas está ella resolvida a acceitar a ultima palavra do Governo, e não offerecer o minimo embaraço á medida resolvida. Uma cópia do contracto, se estiver completo a tempo de imprimir-se, será annexa a este relatorio, e no caso contrario vos será lida em sessão. A assignatura delle, é effectiva dissolução da Companhia terá lugar no dia 26.

Por occasião dos ajustes para este contracto, naturalmente foram tomadas em consideração as objecções que desde 1860 levantara o Sr. Engenheiro Fiscal contra o nosso fundo de reserva, pretendendo além de outras deducções insignificantes, que respondesse elle pela reconstrucção das obras de arte da 1.ª secção, obras imperfeitas, porém acceitas por considerações attendiveis, e por conselho do Governo; e que a porcentagem annual fosse deduzida sómente das acções excluido o computo do emprestimo, o que confundia todos os calculos e principios em que se baseou, e não podia deixar de basear-se a decretação do fundo de reserva.

No relatorio de 30 de Janeiro de 1863, a Directoria vos communicou o estado desta questão: da Resolução de Consulta de 5 de Abril de 1862 que confirmara as objecções do Sr. Engenheiro Fiscal, havia ella appellado para o Governo Imperial melhor informado, e a justiça do Governo Fiscal foram abandesta vez não lhe faltou. As objecções do Sr. Engenheiro Fiscal foram abandonadas, no ajuste das clausulas da encampação da Companhia; o algarismo que compôe o nosso fundo de reserva, calculado pelo methodo que a Directoria prescrevera, por ser o methodo legal e regular, foi a base da distribuição e rateio a que o contracto se refere.

Esperando a decisão desta questão, a Directoria no empenho de adiantar a construcção tem empregado provisoriamente no pagamento das contas as cauções em deposito e a renda arrecadada, achando-se por isso na impossibilidade de distribuir-vos em dinheiro dividendo correspondente ao semestre, que deve ser de réis 6$710 por acção. E' a primeira vez nos dez annos de vida desta empreza que se dá uma semelhante falta de pagamento, e bem vêdes a gravidade das circunstancias que a determinaram. Entretanto a rectidão do Governo Imperial, acceitando a proposta da Directoria, vos garante o embolso (*).

CONTAS DE CONSTRUCÇÃO.

As da 2.ª secção até a Barra do Pirahy e da Via Provisoria foram approvadas definitivamente pelo Governo Imperial, como o tem sido por vós.

As contas da Via Provisoria e das ultimas 11 1|2 milhas da 2.ª secção, obras executadas por Carneiro Leão & Humbird não soffreram objecção alguma do Sr. Engenheiro Fiscal. E quanto as primeiras 15 milhas, empreitada de Roberts Harvey & C. ás quaes se referio a malversação que o Sr. Fiscal imputou ao Engenheiro da Companhia, e julgou ter provado, por Aviso de 4 de Abril proximo passado o Governo Imperial declarou improcedente a accusação e approvadas as contas.

A Directoria se congratula comvosco por este resultado, visto que a questão altamente vos interessava, bem como á moralidade publica: não sómente

---

(*) Depois de impresso este relatorio, o Governo Imperial informado de que a Companhia arrecadara algumas quantias, resolveu eliminar do contracto a clausula relativa ao dividendo, que será pago, na fórma ordinaria, pelo Banco Mauá.

é grato em geral saber que não foi deploravel que a maior das emprezas de via ferrea na America do Sul tivesse nos seus documentos nodoa tão hedionda. E estas reflexões convidam a Directoria a offerecer a aquelles d'entre vós, que não poderam estudar a questão em todos os seus pormenores, algumas observações que mostram *á priori* a injustiça e inverosimilhança da accusação.

1.ª Os pagamentos foram sempre feitos directamente aos emprezarios; as medições e contas mensaes, bem como as finaes que o Sr. Fiscal suppoz viciadas pela improbidade, foram sem excepção organisadas e assignadas pelos Engenheiros Residentes em cada divisão, revistas e igualmente assignadas pelo immediato do Engenheiro em Chefe e por este sómente rubricadas, tudo na fórma do regulamento das contas, que aliás declara responsavel por ellas *in solidum* cada um dos signatarios. Em taes circumstancias, descoberta por ventura uma fraude, um juiz imparcial não deixaria de indagar por qual ou quaes dos signatarios das coitas fôra ella commettida: entretanto, a accusação foi dirigida desde a origem designadamente a um delles, e não cuidou o accusador de mostrar como pôde esse dispensar a connivencia dos outros signatarios.

2.ª Quasi metade da cubação, que pretendia o Sr. Fiscal se eliminasse das contas, consta de algumas grandes excavações, cuja realidade e necessidade S. S. não póde negar, e foi verificada pelos dous Engenheiros a quem a final o Governo incumbio o estudo da accusação e das provas: isso consta do seu relatorio.

3.ª Dada a existencia de Engenheiros improbos que se mancomunassem para malversar, o meio facil e obvio seria falsificar a classificação dos materiaes, respeitando a cubação geral: malversação impossivel de ser verificada depois de concluidas as obras. A Directoria porém crê que a classificação não foi lesiva, visto que em nenhum tempo o Sr. Fiscal, hoje tão severo, fez a este respeito qualquer reparo.

4.ª Calculou, organisou e assignou grande parte das medições e contas que S. S. julgou maculadas pelo peculato, sendo nellas comprehendido um dos grandes córtes glosados integralmente pelo Sr. Fiscal, um Engenheiro de quem S. S. escreveu um officio de 20 de Junho de 1864 que o *reconhece um moço honesto, incapaz de prestar-se a um acto máo, e cuja intelligencia e probidade nunca pôz em duvida.* S. S. não se occupou de mostrar como se fez possivel esta parte da malversação. A injustiça não podia ser melhor caracterisada: e observai, Srs. Accionistas, que no contracto de encampação da Companhia ficou incluida a approvação das contas até 30 de Junho, pois foi alliviada a Directoria de toda a responsabilidade civil, abonada a garantia o capital empregado, obrigando-se o Thesouro a pagar-vos o dividendo do semestre.

Empenhada a Directoria ao retirar-se em que não fique sombra sobre a moralidade da sua gestão, lembra-vos que o *Governo Imperial paga até* 30 *de Junho a garantia do capital que o Sr. Engenheiro Fiscal dissera extraviado por malversação;* e que assim a insinuação que pela imprensa se tem levantado de que o Ministerio presente não seja a este respeito solidario com o passado, é gratuita e sem fundamento.

Tendo vos offerecido a Directoria cópia de toda a correspondencia official relativa a este triste negocio até a data do passado relatorio, agora ajunta impresso em avulso o complemento da dita correspondencia, o relatorio dos Engenheiros Bulhões e Neate, as ultimas informações pedidas pelo Governo e a sua final decisão.

O trabalho dos Srs. Bulhões e Neate sómente em extracto fôra communicado á Directoria, que empenhada em esclarecer-vos o extravio do relatorio apre-

sentado ás Camaras pelo Ministerio respectivo. E visto que o Senado requisitou todas as peças deste processo, sem duvida na intenção de apreciar a justiça da sentença, a Directoria fez reunir a presente publicação com as anteriores em um só volume, e tomou a liberdade de offerecer aos Srs. Senadores a collecção assim completa dos documentos em questão, facilitando-lhes o seu estudo. Habituada a viver em transparente publicidade, a Directoria applaude sinceramento o acto da nossa Camara Vitalicia.

ESTRADA DE FERRO UTILISADA

Com quanto esteja appenso na fórma do costume o relatorio do Delegado, a Directoria resumirá os factos capitaes.

Receita e Despeza

Renda bruta no semestre	800:765$663
Despeza	616:236$835
Saldo creditado á garantia	184:528$828

Estatistica

Viajaram no semestre — viajantes:

Na 1.ª classe	28,540
Na 2.ª "	27,175
Na 3.ª "	124,115
Total	179,830

Transportaram-se mercadorias:

Taxadas a peso	2.186,716 arrs. 12 lbs.
" por medida	133,485 p. cubicos.
" por medida	119,999 p. lineares.

Primeira Secção

A prova decisiva de que esta linha tem recebido grandes melhoramentos, é que ha tres annos as cheias não assoberbam os trilhos, destruindo o leito da estrada e interrompendo o transito, como d'antes acontecia: temos fé que continuará o presente estado de cousas, resultado de grandes trabalhos emprehendidos para altear o nivel e melhorar a linha: concluiu-se em Belém a nova estação, platafórma e aterro, e prosegue a construcção da nova ponte sobre o rio S. Pedro.

RAMAL DE MACACOS

Esta linha, destinada a fins temporarios, parece tocar o termo da sua missão. Sabeis que foi ella construida por particulares por contracto com a Companhia, que emprestou os trilhos, e o material da estação, tudo no valor de réis 56:878$169, e como a licença para esse fim dada pelo Governo continha a clausula de não tocar ao Thesouro perda nem lucro, a renda do ramal pagou o custeio respectivo, a quota pertencente aos Emprezarios, os 7% do capital garantido que se emprestara, e deixou ainda em dous annos o sal-

do de réis 74:135$55 que foi levado ao fundo de reserva, sendo a quota entregue aos Emprezarios no mesmo espaço de tempo réis 116:304$942. Este trafego e repartição de lucros teve fim com a abertura da estação do Rodeio como se estipulara no contracto respectivo, devendo então cessar o serviço do ramal: mas *convindo aos interesses e segurança da estrada garantida* continual-o por algum tempo pedio a Directoria e obteve do Governo a necessaria autorisação com a clausula de creditar-se ao Thesouro a quota da renda liquida que tocasse á Companhia: tanto o motivo do pedido, como a clausula constam do officio da Directoria, da informação do Sr. Engenheiro Fiscal e do Aviso de 2 de Setembro de 1863. A Directoria sempre entendeu em boa fé que aquelle acto lhe outorgava a faculdade de incorporar no capital garantido o valor dos materiaes emprestados ao ramal, e neste sentido foi escripturada a conta de garantia. Dando-vos parte neste novo arranjo em Fevereiro de 1864, vos disse o relatorio que "a nossa quota da renda liquida do ramal era creditada ao Thesouro, *em encontro da garantia de juros.*" Palavras que não teriam significação sensata, se a Directoria não julgasse garantido o capital empregado no ramal.

Insiste a Directoria nestes pontos para defender-se perante vós de um pequeno desfalque, que não pôde evitar ao nosso fundo de reserva.

Começando o ramal a ser oneroso como era de prever em suas condições especiaes, oppoz-se o Sr. Engenheiro Fiscal do Governo ao pagamento pela garantia da quota do deficit proporcional á dos saldos que se lhe havia creditado. E sendo desattendidas pelo Governo Imperial as representações em contrario desta Directoria, ordenou o Aviso de 16 de Junho deste anno que a Companhia pague a quantia de 1:140$240, que o dito Aviso reputa debitado indevidamente ao Thesouro Nacional. A Directoria não julgou ter entendido mal o Aviso de 2 de Setembro de 1863; mas recebendo como explicação delle o de 16 de Junho passado, julgou dever obedecer ao Governo, e resolveu deduzir o prejuizo do fundo de reserva. Ao mesmo tempo, por lealdade para com o Governo Imperial, visto que ficou firmado o principio excluindo da garantia os materiaes empregados no ramal, resolveu mais a Directoria, bem que não lhe consta o reclamasse o Sr. Engenheiro Fiscal, pagar os 7 % dos 56:878$169, importancia dos ditos materiaes desde o 1.º de Setembro de 1863. Deducções que vereis no balanço annexo.

Nesta situação, não deixa de ser opportuno recordar as circumstancias da decretação do ramal: por ellas podeis verificar; 1.º, que essa construcção prestou ao publico importantes serviços; 2.º, que não prestou muito maiores, nem foi vantajosa ao Thesouro, por se ter o Governo conformado com o parecer do Sr. Engenheiro Fiscal, desapprovando as vistas da Directoria.

A nossa idéa tinha sido construir aquella linha provisoria á custa do capital garantido, como propuzera a Directoria em 25 de Janeiro de 1859: obrigava-se a não empregar mais de cento e quarenta contos, e esperando que a linha funccionasse quatro annos, calculando com dados segurissimos, a Directoria não tinha duvida de que *a renda pagaria os 7% da garantia, a despeza do custeio, amortizaria o capital, e ainda deixaria lucros,* que não se pretendia repartir pelas acções, e sim deixar ao Thesouro. Esta proposta foi regeitada em nome do principio generico — não garantir obras provisorias. —

Abandonado o projecto, não havia razão para dobrar de energia nas duas milhas de Belém á Bifurcação, cujo prolongamento era obra de annos; e quando sobre outras bases veio a ser autorisado o ramal já não foi possivel concluil-o a tempo de funccionar mais de dous annos. Tal foi o prejuizo publico, isto é o encurtamento do goso de uma via ferrea que poupava á producção e aos via-

iantes duas leguas de pessima estrada de terra, realisando nos transportes avultada economia.

A perda do Thesouro foi demonstrada por eloquentes algarismos: a renda liquida do ramal que arrecadamos *em dous annos, se fosse toda creditada á garantia, como propuzemos em* 1859, *teria amortizado os cento e quarenta contos que a Directoria quiz empregar, com os seus juros de 7%, e deixaria ao Governo um lucro de quasi cincoenta contos:* qualquer, com os balanços na mão, póde verificar o calculo arithmetico.

Com o contracto iniciado em Julho de 1860 deu-se outro facto da mesma natureza. O projecto que acompanhou o officio de 23 de Julho de 1860, e não foi approvado, mandava creditar ao Thesouro todos os saldos; mas o novo ajuste, consequencia do Aviso de 11 de Agosto passou esses lucros para o fundo de reserva. E o resultado mostrou não sómente o acerto dos calculos da Directoria mas a sua lealdade para com o Governo: os lucros que ella offerecia ao Thesouro, e não foram acceitos montaram a 74:135$055 réis.

Taes foram até 1863 as consequencias das objecções do Sr. Engenheiro Fiscal ao ramal de Macacos.

Segunda Secção

Nas 13 milhas de rampa que deste lado da Serra conduzem á raiz da Via Provisoria, causaram as chuvas da estação propria alguns estragos, menores que os das aguas antecedentes, e não affectando o leito da estrada, mas sómente as margens: proseguem os trabalhos de consolidação, nos quaes confia a Directoria que reduzirão a despeza de conservação, ainda hoje avultada. Por compensação, as 11. 1|2 milhas que descem do tunel grande até a Barra do Pirahy, em serviço desde Agosto de 1864, despendem muito menos com a conservação de cada milha, e ainda menos pesada tem de ser da 3.ª secção, vistos os seus caracteres technicos.

As 11 1|2 milhas ha pouco mencionadas tem sido objecto de notaveis discussões, por ter ficado o seu custo muito abaixo do orçamento prévio baseado nos planos apresentados ao Governo Imperial e que subia, fóra despezas de direcção technica e eventuaes a réis 2.591:240$900, em quanto o custo effectivo foi de réis 1.907:967$474, incluindo duas estações que não entraram no orçamento. A proposta em globo feita sómente para o leito, attenta uma differença que occorreu nas pontes, teria subido a réis 2.327:694$, mas a despeza effectiva, excluindo trilhos e estações, foi de réis 1.733:505$357, verificando-se uma differença de réis 594:188$643; que iria augmentar os lucros dos emprezarios, se fosse preferido o contracto em globo. A este respeito não poucos erros e contrasensos teem sido sustentados pela imprensa; mas perante o facto da economia realisada em resultado do contracto celebrado pela Directoria, cahem as censuras, que a este respeito a ella, ou a seu Presidente tem dirigido a irreflexão, ou a má vontade.

A Via provisoria, feita a amortisação da importancia da taxa addicional, está reduzida ao valor de réis 172:389$602, que inda terá de diminuir até a abertura do grande tunel. Da parte não amortisada cumprirá deduzir o valor dos trilhos e dormentes que se approveitam, e o resto não foi de certo emprego improductivo. Até hoje tem prestado a Via Provisoria os seguintes serviços:

Transporte de viajantes:

1.ª classe..........	6,563
2.ª "	10,104
3.ª "	22,270
Total.........	38,937

Dito de mercadorias:

Taxadas a peso	2.038,885 arbs.
" por volume	60,033 palmos cubicos
" " medida	31,995 " lineares

ao que deve ajuntar-se a antecipação do goso de 25 milhas de estrada de ferro além da Serra, que ficariam retardadas dous annos pelo menos, se esperassem o transporte de materiaes pelo grande tunel.

Terceira Secção

Installou-se no dia 13 de Abril proximo passado o trafego da estação do Ypiranga, cinco milhas abaixo da Barra do Pirahy; e no dia 18 de Junho se abrio o serviço dos viajantes até a estação de Vassouras, mais oito milhas. O edificio da estação neste ultimo ponto foi demorado por diversas causas, sendo a principal a escassez de madeiras no lugar; e por este motivo não se tem podido estabelecer o serviço de mercadorias, que entretanto apenas soffrerá mais algumas semanas de demora.

A installação do serviço dos viajantes entre o Ypiranga e Vassouras, soffreu objecções do Sr. Engenheiro Fiscal, que notando imperfeições e defeitos na linha, expressamente aconselhou ao Governo não consentisse em tal; são palavras textuaes de S. S.: " não julgo que sem estar toda a linha concluida de-
" va-se estabelecer trafego algum.... no caso de dar-se algum accidente
" muito possivel em uma linha com as faltas que venho de apresentar, nin-
" guem quererá saber se os moradores de Vasouras fizeram semelhante pe-
" dido."

Motivando esta proposição, o Sr. Fiscal traçou um quadro carregado de pequenas imperfeições que a Directoria bem conhecia e tinha assignalado quando pediu licença para transportar os viajantes *com as precauções necessarias*. A opposição do Sr. Fiscal, se tivessemos a desgraça de lamentar alli algum desastre, como os que uma vez ou outra occorrem, ainda nas melhores linhas, podia dar o resultado de erguer sobre o descredito da administração o seu tino, o seu zelo fiscal, as suas sabias previsões. A Directoria não pretende que tal fosse a intenção do Sr. Fiscal, mas tal seria o resultado da sua, neste caso, mal cabida severidade.

Mais cordato o Governo Imperial, o em sabendo que esta Directoria e seus Agentes, sem ostentar excessos de zelo, procuram sempre cumprir o seu dever, autorisou a abertura, se julgassemos sufficientes as precauções; pelo que a abertura teve lugar immediatamente. Nenhuma novidade occorreu até hoje, a a Directoria consignando com agradecimento a prova de confiança que lhe outorgou o Governo do paiz, confia em Deos que o excessivo zelo do Sr. Engenheiro Fiscal não será confirmado por desgraça alguma.

Nesta parte da linha fez-se notavel economia supprimindo o lastro de pedra, autorisação que se obteve do Governo, tambem contra o voto do Sr. Engenheiro Fiscal. Se em principio (de que não se duvida) a linha alastrada com

pedra é a mais perfeita, á pericia do Engenheiro incumbe examinar em cada caso particular as reducções possiveis no custo, a qualidade do terreno, as circumstancias do transito, o peso das machinas, etc.: a Directoria recommenda á vossa attenção a parte do Relatorio do Engenheiro em Chefe, que se refere ao lastro na 3.ª secção.

ESTRADA EM CONSTRUCÇÃO

Tunel grande.

Prosegue o trabalho satisfactoriamente. Sabeis que ha muito a conclusão depende apenas de se completarem as dimensões, e revestir onde é preciso: ora, havia a 31 de Dezembro de 1864, com dimensões com-

pletas	5,165	pés.
Alargaram-se no semestre	1,686	"
Falta alargar	485	"
Comprimento total	7,336	"

Os revestimentos em arco ficaram concluidos a 30 de Junho em 2,280 pés de tunel; mas faltam ainda cerca de 700 pés, e como as difficuldades diminuem progressivamente, ha toda a esperança de entregar o tunel ás locomotivas em Dezembro deste anno, ou em Janeiro do immediato. A Directoria sente o mais profundo pezar de não presidir á inauguração desta obra monumental, por alguns annos objecto de tantas incredulidades, de tantos erros, e avaliações encontradas de tempo e de custo, que quasi privaram o paiz da sua esperançosa estrada de ferro; mas os Directores e os Accionistas se curvam perante interesses mais altos.

Terceira secção

No appenso n. 3, encontrareis noticia minuciosa do estado adiantado desta construcção: em Janeiro vos disse a Directoria que as maiores delongas no assentamento dos trilhos, proviriam das tres grandes pontes sobre o Parahyba, cada uma das quaes teria de interromper alguns mezes a collocação da superstructura da via, em quando se lança a da ponte: ha tambem no leito, quasi defronte do Casal, um córte de difficilima execução: tendo-se cavado mais de 20 pés de argila mui compacta e secca, encontrou-se um verdadeiro brejo, e o terreno lateral fendendo-se em grandes massas, deprime-se verticalmente, fazendo subir o nivel do leito lamacento, em que se trabalha. Este córte e um tunel contiguo foram das principaes causas porque se antecipou a adjudicação da 3.ª secção: espera-se que o leito estará prompto quando alli chegarem os trilhos.

Quanto ás pontes, começou-se a erguer a do Desengano, que até Setembro deve estar concluida. Mas para que as outras não façam perder tempo, resolveu a Directoria constriur pontes provisorias, no Paraizo e Boa-Vista, capazes de dar passagem a locomotivas, pois deste modo não soffrerá interrupção o assentamento dos trilhos. Calcula-se em 6 a 8 mezes o ganho de tempo; mas um mez que fosse compensaria o pequeno augmento de despeza, que não excederá a 12 ou 13 contos.

As estações da 3.ª secção, são por ora, Ypiranga, Vassouras, Desengano, Commercio, Ubá, Parahyba do Sul e Entre-Rios, pontos determinados ou pe-

lo cruzamento de estradas geraes como as do Presidente Pedreira, da Policia, do Commercio e da União e Industria, ou por nucleos importantes de população, como Vassouras e Parahyba do Sul, ou pelo centro de avultada producção do grupo de grandes fazendas que margeam as aguas do ribeirão do Ubá.

Acerca das estações do Desengano e do Commercio surgiram duvidas, que a Directoria procurou resolver depois de muito estudo e exames. Dizia-se a respeito do Desengano, que a estrada de Valença se póde encurtar uma legua sendo derivada da actual direcção e encaminhada á Fazenda do Paraizo, onde por isso de preferencia se devera ter collocado a estação. Uma semelhante mudança de caminho era proposta da freguezia de Santa Thereza a demandar a estrada de ferro uma legua abaixo da estrada do Commercio. Da primeira pretenção foi orgão a Camara Municipal de Valença; da segunda um grande numero de cidadões que representaram á Directoria.

Pelo que toca ao Desengano, verificou-se por exame do terreno que construida a nova estrada com declives iguaes aos da actual, pouparia pouco mais de 1|4 de legua, sugeitando o trafego a mais 1 2 legua de fretes pela estrada de ferro, e terminando em um ponto qu não tem a decima parte da capacidade para edificações, que tem o do Desengano: pelo que um tal projecto não pareceu praticavel. Ultimamente, porém, annunciou a Camara Municipal o proposito de construir um caminho de ferro, servido por força animal, ligando a sua cidade á nossa via ferrea, modificação da idéa do ramal que parece ter soffrido difficuldades financeiras. A uma tal e tão vantajosa idéa entendeu, e garantio á Camara, que lançados esses trilhos, a Companhia fará o que fôr preciso para receber os seus viajantes e mercadorias no proprio ponto em que houverem de tocar os da estrada de ferro.

A idéa de mudar a estação do Commercio, aventada por moradores de Santa Thereza, liga-se a um antigo projecto de mudança da estrada, que ao dizer de muitos pouparia mais de duas leguas entre Santa Thereza e Massambará, projecto porém, que não tem começo de execução. Se fôr realisado, e para a nova direcção se derivar o trafego esperado para a estação do Commercio, necessario será construir outra, que por emquanto não tem sufficiente razão de ser.

Aberta a 3.ª secção, e conforme os trabalhos da Provincia em caminhos convergentes para a Estrada de Ferro, se terá de reconhecer se são sufficintes as estações marcadas, ou se novas devem ser construidas.

Custo de diversas obras e porções da linha

No relatorio que vos foi presente a 30 de Julho do anno passado, registrou a Directoria o custo militar da 2.ª secção, aquem e além da Serra e da Via Provisoria, e o de cada uma das nove pontes e viaductos da mesma 2.ª secção. Continuando esta noticia até o ponto da 3.ª secção, a que se estende o transito, informa-vos que as 12 1|2 milhas da Barra do Pirahy á estação de Vassouras custaram réis 500:000$000, sendo pois o termo medio por milha réis 40:000$000.

Ypiranga, concluida	15:000$000
Vassouras, contractada por	16:000$000

A unica ponte notavel nesta parte da linha, é a do rio Pirahy, com um arco de ferro de 80 pés, e 4 arcos de alvenaria, sendo 2 de 25 e 2 de 15 pés de vão: foi o seu custo total réis 35:388$000.

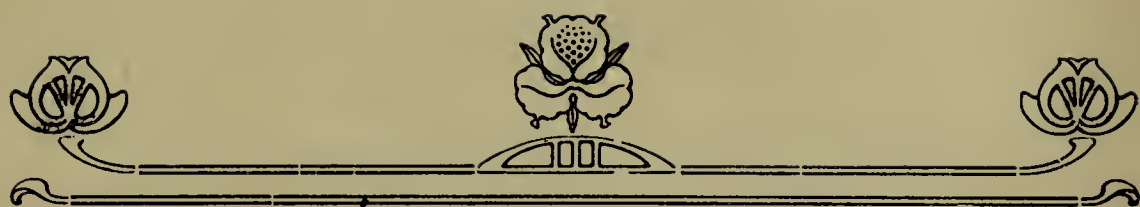
A'cerca desta ponte deu-se uma circumstancia que merece ser mencionada agora que se pode ella julgar bem experimentada. As fundações de um de seus pilares foram condemnadas pelo Sr. Fiscal, que exigia a demolição e reconstrucção por outro methodo. Ouvidas as suas razões e as do Engenheiro da Companhia, a Directoria affectou o negocio ao Governo, declarando-se prompta para fazer demolir a obra se o mesmo Governo o exigisse, como opinava o seu Fiscal; mas o Ministro de então o fallecido Marechal de Campo Bellegarde mandou prose-guir a construcção do pilar, declarando que se por defeito delle faltasse solidez á ponte, não seria reconstruida á custa do capital garantido; decisão difficelmente explicavel sem admittir que o fallecido Ministro, que era tambem Engenheiro, approvava a idéa do da Companhia, e só quiz não ex-autorar o Fiscal: Aliás tratando-se de ponte tão importante, não se contentaria de salvar o capital garantido, deixando o publico exposto ao peroga de uma interrupção de transito, ou de um desastre. A Directoria acceitou a obrigação, sem o menor receio de que ella viesse em tempo algum a onerar os Accionistas; a ponte offerece completa segurança.

Quarta secção, e continuação da terceira.

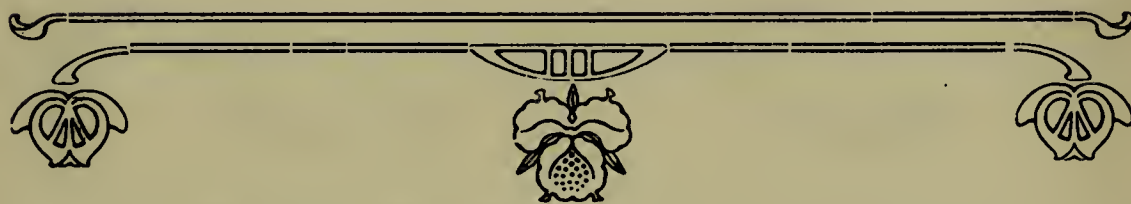
Continuam a pender das deliberações do Corpo Legislativo e do Governo Imperial.

Fechará a Directoria este ultimo relatorio, agradecendo á todos os Srs. Accionistas as provas de confiança com que sempre a honraram.

Sala das sessões da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 15 de Julho de 1865.

Christiano Benedicto Ottoni,
Presidente
Domingos José de Campos Porto,
Vice-presidente.
Dr. Joaquim Alexandre Manso Sayão.
Secretario.
Joaquim Marques Baptista de Leão.
Domingos Theodoro de Azevedo Paiva.
Dr. Antonio Pereira Leitão.
Directores.

APPENSO — O

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

Contracto celebrado com o Governo Imperial

CONTRACTO

celebrado entre o Governo Imperial representado pleo Conselheiro Antonio Francisco de Paula Souza, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, e a companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, representada pela sua Directoria composta do Presidente Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, e Directores Domingos José de Campos Porto, Dr. Joaquim Alexandre Manso Sayão, Joaquim Marques Baptista de Leão e Domingos Theodoro de Azevedo Paiva, não comparecendo por doente o Director Dr. Antonio Pereira Leitão.

Reunidas as partes contractantes nesta Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas; verificàdo pela apresentação do livro das Actas da Assembléa Geral dos Accionistas da Companhia, que a Directoria está munida dos poderes necessarios para este contracto, e tendo em vista o Ministro signatario o art. 5.º da Lei n. 1,083 de 22 de Agosto de 1860, que autorisou o Governo para permutar por apolices as acções da Companhia, e tornar o Estado unico proprietario da Estrada de Ferro: concordaram nas seguintes clausulas para o fim mencionado.

1.

Com excepção das acções pertencentes ao Thesouro, e das que fazem parte do fundo de reserva da Companhia, todas as outras serão trocadas por apolices internas de 6 % ao par de ambos os titulos.

II.

Sendo o fundo de reserva da Companhia 309:428$077 a 30 de Junho passado, e tendo sido formado por uma porcentagem de toda a emissão, a saber:

Em 60,000 acções	12,000:000$000
Por emprestimo	12,666:666$666

e sendo o emprestimo equivalente a 63:333 1|3 acções, concordam as partes contractantes em dividir o dito fundo de reserva por 123:333 1|3, e o Governo se obriga a pagar aos Accionistas particulares as quotas respectivas na razão de 2$510 por acção.

III

Em consequencia das clausulas precedentes terá de pagar o Thesouro por cada acção a quantia de 202$510, sendo de entradas de fundos 200$000, e quota do fundo de reserva 2$510. Para este fim o Governo emittirá Apolices

da Divida Publica de 6 % ao par, que os referidos Accionistas receberão no Thesouro á vista das cautelas de suas acções, sendo o excesso que possa haver sobre um numero exacto de apolices, pago em dinheiro.

IV

A Estrada de Ferro e suas obras, armazens, edificios, machinas, materiaes, bens, moveis e immoveis, dividas activas, em summa tudo o que fórma o activo da Companhia constante do balanço apresentado neste acto, passará a ser sem a minima reserva propriedade do Estado; que em consequencia ficará tambem responsavel pelo passivo da Companhia.

V

Approvado este contracto por Decreto Imperial, ficará extincta e dissolvida a Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, passando para o Governo todos os seus direitos e deveres: e por tanto alliviados os membros da Directoria de toda a responsabilidade civil pelos contractos anteriormente celebrados que passarão ao Governo sob as mesmos condições, porque estavam sugeitos os membros da Directoria.

VI.

A administração e serviço actual da Estrada de Ferro, que não póde ser interrompido continuará até o dia em que se apresentar a pessoa nomeada pelo Governo, a qual immediatamente substituirá em tudo a Directoria, e regerá a empreza na fórma das instrucções que tiver; ficando entendido que as transacções posteriores á data do balanço apresentado, se fizeram por conta do Governo.

E tendo assim concordado, etc.

APPENSO

Balanço da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II em 30 de Junho de 1865.

ACTIVO

Maud, Mac Gregor & Comp.: Pelos fundos existentes neste Banco			79.471$340
Governo Imperial: Saldo do semestre passado		2.016.869$997	
Importancia recebida neste semestre		120.000$000	
		1.896.869$997	
Garantia de juros neste semestre	727.278$538		
Deduzindo o rendimento liquido	184.528$828	542.749$710	
Transportes nos trens da Companhia		3.911$862	2.443.531$596
Governo Provincial: Saldo do semestre passado		224.296$716	
Garantia de juros neste semestre		115.035$614	
Transportes nos tres da Companhia		3.220$260	342.552$590
Emprestimo á Provincia:			25.301$367
Caixa: Saldo existente			4.360$153
Emprezarios do Ramal			4.030$490
Antonio Tavares Guerra Filho			5.898$140
Renda a cobrar			7.000$000
Apolices (7)			195.876$050
Acções da Companhia: Por 1,010			970.290$427
Material encommendado			11.934$422
Combustivel em viagem			1.548$713
Coke: Por 52 ½ tons em ser			11.269$210
Carvão: Por 489 tons em ser			1.5594783$701
Proprios da Companhia			123.866$702
Deposito			222.782$913
Officinas			1.046.928$132
Trem rodante			56.878$16
Ramal dos Macacos		237.840$417	
Linha provisoria: No semestre passado		65.450$815	172.389$602
Deduzindo o producto da taxa addicional		5.381.065$343	
Custo da estrada: A saber:			
1.ª secção	11.135.103$325		
2.ª secção: No semestre passado	102.303$370		
Serviço de Carneiro Leão & Humbird	337.503$436		
Idem de Jacob Humbird	1.463$680		
Material e obras diversas	11.587.373$811		
Deduzindo a importancia recebida por um praso de terra na barra do Pirahy	500$000	11.586.873$811	
3.ª secção: No semestre passado	1.747.917$983		
Serviço de Angelo Thomaz do Amaral	132.783$530		
Idem de João Pereira Darrigue Faro	23.861$177		
Idem de Desenfant & Comp.	37.904$000		
Indemnisação de terrenos	2.330$000		
Material e obras diversas	40.559$453	1.985.356$098	18.953.295$552
Armazem de Sapopemba			21.000$000
Casa das machinas: Na Barra do Pirahy			5.703$020
Estação da Côrte		365.619$550	
" do Engenho-Novo		10.834$000	
" de Cascadura		10.939$000	
" de Maxambomba		10.834$000	
" de Queimados		11.058$964	
" de Belém		50.524$000	
" da Bifurcação		3.041$960	
" de Macacos		4.325$366	
" do Rodeio		32.721$580	
" dos Mendes		16.716$600	
" de Sant'Anna		5.605$060	
" do Pirahy		44.544$850	
" do Ypiranga		14.816$000	
" do Desengano		10.000$000	
" de S. Francisco Xavier		1.955$040	
" Imperial		28.624$934	622.160$904
Administração central: No semestre passado		451.495$673	
Neste semestre		22.537$169	474.032$842
Exploração e estudos: No semestre passado		875.728$390	
Neste semestre		50.821$510	926.549$900
Mobilia			18.455$620
Instramentos de exploração			6.842$761
Utensilios			17.132$032
Machinas Edmonson			6.351$954
Cavalgaduras			5.585$000
Despezas do emprestimo			902.222$444
RS.			29.287.799$594

PASSIVO

Capital. — Representado por 60.000 acções	12.000.000$000	
Realisado pelo emprestimo de Londres	12.666.666$666	24.666.666$666
Emprestimo de Londres. — Por 1.526,500 £ a 27 d	13.568.889$110	
Valor real levado a capital	12.666.666$666	902.222$444
Premios de acções		2.507$000
Differença de cambios		111.340$023
Valores depositados		103.429$891
1.º *Dividendo*. — Resto		638$400
2.º " "		287$550
3.º " "		272$850
4.º " "		346$410
5.º " "		253$800
6.º " "		408$880
8.º " "		4$550
9.º " "		1.278$550
10.º " "		391$300
11.º " "		277$550
12.º " "		377$750
13.º " "		1.533$050
14.º " "		304$850
15.º " "		1.169$850
16.º " "		1.537$900
17.º " "		2.101$370
18.º " "		3.720$760
19.º " "		1.720$760
20.º " a pagar em Julho		40.600$000
Fundo de Reserva. — Empregado em 1,010 acções	195.876$050	
Por empregar	113.552$027	309.428$077
Letras a pagar		776$450
Pagamentos em suspenso		12.525$018
Caução dos empreiteiros. — No semestre passado	658.791$068	
Deduzido neste semestre por pagamentos	283.385$312	
	375.405$756	
Caução de Jacob Humbird	29.750$344	
Idem de Angelo Thomaz do Amaral	20.598$372	
Idem de João Pereira Darrigue Faro	2.466$539	
Idem de Desenfant & Comp.	3.790$400	
Idem de Bernachot Sobrinho	1.659$331	
	433.670$742	
Juros vencidos	14.607$955	448.278$697
Vendas em leilão		99$820
Credores diversos		46.450$453
Knowles & Foster £ 3666,1,4		31.285$845
Fairbairn Engineering Company: £ 1011,12,4		12.824$663
Ch. Pecher & Fils.: Frs. 6158,26		2.320$755
L. Hollingsworth		128$931
Viuva Lage & Filhos		4.920$000
Juros do emprestimo. — No semestre passado	1.233.412$000	
Neste semestre	308.353$000	1.341.765$000
Amortisação. — No semestre pasado	539.921$330	
Neste semestre	131.336$497	671.257$827
Ganhos e Perdas		99$679
Rs		29.287.799$594

S. E. e O.

Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1865.

José Torquato de Faria, Guarda Livros Chefe da Contabilidade.

APPENSO N. 1 — A.

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE GANHOS E PERDAS, NO SEMESTRE DE JANEIRO A JUNHO DE 1865.

DEBITO.

Costeio da estrada. — A saber:		151:898$064	
Trafego e estações		227:338$929	
Reparos e conservação		23:361$976	
Administração do trafego		78:082$106	
Combustivel		63:064$978	543:746$053
Costeio do ramal. — Pelo deficit da renda neste semestre			1:934$463
Administração central. — Por 17/64 até Março		3:820$667	
Por 18/64 de Abril até Junho		4:685$518	8:506$185
Reclamações			196$125
Coke. — Pela quebra de 192 toneladas no deposito desde Dezembro de 1861			3:936$000
Carvão. — Idem de 230 toneladas idem idem			4:140$000
Mauá Mac Gregor & C., de Londres. — Por differença de cambios nesta conta			1:128$632
Juros. — Saldo desta conta			49:194$099
Fundo de reserva. — A saber:			
Pela quota de 1/10 % ao anno correspondente a este semestre		12:333$333	
Pelas multas cobradas		152$000	
		12:485$333	
Deduzindo para indemnisar a renda, o seguinte:			
Indemnisação exigida pelo governo em aviso de 16 de Junho corrente, pelo que perdeu a renda com o deficit do ramal de Macacos, no 1.º de Setembro de 1863 até 31 de Março proximo pasado	1:140$240		
Idem pelo deficit occorrido de Abril a Junho corrente	603$415		
Idem resolvida pela Directoria, em virtude do mesmo aviso, de 7 % garantidos do 1.º de Setembro de 1863 até 30 de Junho corrente, a 56:878$169 capital empregado no ramal	7:286$640	9:030$055	3:455$278
20.º dividendo. — De 60,000 acções a 6710			402:600$000
Juros do emprestimo. — Pelos correspondentes a 4 ½ % ao anno do capital nominal de £ 1,526,500 e 1 % de commissão £ 34,689—14—3 a 27 d.			308:353$000
Amortização. — Pelos fundos destinados á amortisação neste semestre			131:336$497
Governo imperial. — Pelo rendimento liquido neste semestre			184:528$828
Saldo por dividir			99$679
Rs.			1.643:154$839

CREDITO.

Saldo do semestre pasado			75$024
Rendimento da estrada. — A saber:			
Passagens		207:225$428	
Fretes		649:502$602	
Armazenagem		490$690	
Multas		152$000	
Telegrapho		1:785$997	
		859:156$717	
Deduz-se o producto da taxa addicional		65:450$815	793:705$902
Renda de predios e terrenos. — Liquido			3:999$469
Indemnisações			218$620
Lucros eventuaes			2:297$162
Multas de acções			544$500
Conta de garantia. — A saber:			
Pela do governo imperial neste semestre		727:278$538	
Idem do governo provincial neste semestre		115:035$614	842:314$152
Rs.			1.643:154$839

Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1865.

S. E. O.

José Torquato de Faria, guarda-livros.

APPENSO N. 2

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

RELATORIO DO DELEGADO DA DIRECTORIA

CONTENDO A ESTATISTICA E AS OCCURRENCIAS
DA ADMINISTRAÇÃO DO TRAFEGO NO SEMESTRE DECORRIDO DO
1.° DE JANEIRO A 30 DE JUNHO DE 1865

Illms. Srs. Presidente e Directores.

Pela oitava vez que fui por vós encarregado de exercer as funcções de Delegado da Directoria, venho á vossa presença dar-vos conta das occurrencias havidas durante o semestre findo em 30 do passado, no serviço que se refere á parte da estrada entregue ao trafego.

Para melhor vos orientar, annexo sob letra D o relatorio que me foi apresentado pelo Inspector Geral do Trafego, o qual contém todos os detalhes necessarios para bem se poder apreciar a maneira por que tem sido o serviço do trafego desempenhado, o estado em que se acham as obras em construcção e tudo o mais concernente aos serviços que estiveram a meu cargo.

Por elle vereis os importantes melhoramentos que tem obtido a 1ª secção, e o estado aperfeiçoado em que se acha, bem como todas as obras executadas durante o semestre na consolidação dos grandes córtes e taludes, tanto da 2ª. secção como da linha provisoria e no resto da linha até Vassouras.

Os appensos A. B. C. demonstram. O ultimo delles o balanço da receita e despeza do trafego. Tendo a receita elevado-se a 793:705$902 e a despeza a 543:746$053, ficou um saldo a favor daquella de 249:959$849.

Torna-se-me muito agradavel ver que, comquanto se tenha augmentado o desenvolvimento da linha, e por conseguinte se deva tambem augmentar o serviço e as despezas provenientes deste augmento, comtudo foi ella inferior á do semestre ultimo 12:925$608 e a receita superior 46:171$606, e ser a primeira vez em que o primeiro semestre do anno produz uma renda tão avultada, e mesmo maior que as dos segundos semestres, que têm sido sempre aquelles em que os transportes do café se effectuam em maior escala.

O transporte de mercadorias, appenso A, mostra o seguinte movimento em ambas as direcções:

Mercadorias taxadas a peso, 2,186,716 arrobas e 12 libras.

Idem por palmo cubico, 133,485.

Idem por palmo linear, 119,999.

Movimento superior ao do semestre ultimo em arrobas, 17,566.

Inferior, em palmos cubicos, 33,174.

Superior em palmos lineares, 33,425.

O movimento de viajantes foi o seguinte:

De 1.ª classe........................	28,540
De 2.ª classe........................	27,175
De 3.ª classe........................	124,115
Total..................	179,830

Movimento inferior ao do ultimo semestre 1,894 viajantes; sendo que as classes que soffrêram grande diminuição foram, a primeira de 2,083 viajantes, e a segunda de 4,904, crescendo porém na terceira 5, 093.

Recapitulação do movimento e r

Designação	VIAJANTES		BAGAGENS			ANIMAES E CARROS		IMPORTADAS											
			Peso					Sal		Diversos		Alimenticios		Total		Palmos lineares	Palmos cubicos	P	rro
	Numero	Producto	Arrobas	Lbs.	Producto	Numero	Producto	Arrobas	Lbs.	Arrobas	Lbs.	Arrobas	Lbs.	Arrobas	Lbs.				
Corte	74.966	91.835$290	15.015	2	10.864$818	757	2.826$376	131.974	6	309.594	11	244.722	....	686.290	17	88.178	66.281	16	86.
S. Christovão	5.580	4.150$440																	
S. Francisco Xavier	6.680	1.985$180																	
Engenho-Novo	28.501	8.651$360	5.993	22	512$820	90	54$260			960	16	15	....	975	16		1.043		3.
Cascadura	16.400	9.321$524	6.397	16	575$920	112	77$260			65				65	....				27.
Sapopemba	7.554	6.363$516	1.652	....	423$080	63	56$280			233				233	....	190			29.
Maxambomba	5.984	7.510$664	1.809	13	391$030	196	232$880			4.685	4	2.821	8	7.506	12	2.435	584		60.
Queimados	3.357	4.966$352	1.200	12	302$190	98	147$372			6.821	16	10.974	....	17.795	16		434		55.
Belém	4.048	7.299$904	757	8	432$430	165	409$610			1.277	13	3.328	28	4.606	9		5.957		24.
Bifurcação	51	88$300																	
Macacos	2.964	6.756$328	832	22	548$870	136	387$840			898	....	390	4	1.288	4		2.057		95.
Rodeio	6.778	17.820$660	1.863	16	1.505$210	176	581$560			1.716	11	1.853	21	3.570	....		2.606		17.
Mendes	3.002	4.362$636	269	22	247$272	27	112$440			208	8	11	16	219	24		2.025		18.
Sant'Anna	2.588	5.323$256	382	13	354$460	40	90$100			123	14	150	....	273	14	576	315		62.
Barra	10.160	29.500$844	2.712	10	3.775$512	238	1.184$718			189	13	259	1	448	14	9.869			12.
Ypiranga	811	2.076$200	91	16	112$230	12	29$160												3.
Vassouras	406	1.276$224	22	16	44$250														
Total	179.830	209.288$678	38.999	28	20.090$092	2.110	6.189$856	131.974	6	326.772	10	264.525	14	723.271	30	101.248	81.302	16	86.
Productos parciaes das mercadorias								21.848$918		110.568$428		29.092$001				2.065$619	6.097$600	...	98.

N. B. Ha em fretes, mais 18.347$6

Rio de Janeiro, 15 de Julho de 1865.

B

endimento do trafego do 1° semestre de 1865.

MERCADORIAS																	MUL-TAS	ARMAZENA-GENS	TELEGRAPHO			TOTAL GERAL DOS PRODUCTOS
	EXPORTADAS											TOTAL DO TRAFEGO										
	Café		Diversos		Alimenticios		Total		Palmos lineares	Palmos cubicos	Producto	Peso		Medida		Producto	Producto	Producto	Numero de telegrams.	Numero de palavras	Producto	
roducto	Arrobas	Lbs.	Arrobas	Lbs.	Arrobas	Lbs.	Arrobas	Lbs.				Arrobas	Lbs.	P. Lineares	P. Cubcs.							
											....	686.290	17	88.178	66.281	162.432$926	73$500	268$430	253	6.979	795$660	269.097$000
:.432$926	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4.150$440
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1.985$180
74$000	1.290	7	956	20	....	....	2.246	27	117	315	93$760	3.222	11	117	1.358	167$760	....	....	4	100	12$000	9.398$200
7$790	6.231	....	19.516	26	1.602	....	27.349	26	....	5.537	1.839$450	27.414	26	....	5.537	1.847$240	....	....	8	260	28$000	11.849$944
70$800	6.474	2	14.120	11	8.850	....	29.444	13	....	17.270	2.222$410	29.677	13	190	17.270	2.293$210	....	....	2	65	6$200	9.142$286
..968$990	26.194	28	4.300	25	12.875	10	43.370	31	15.275	9.213	4.434$820	50.877	11	17.710	9.797	6.403$810	30$000	9$270	27	565	65$500	14.643$154
3.011$280	22.829	16	4.096	4	10.301	16	37.227	4	466	3.456	4.804$190	55.022	20	466	3.890	7.815$470	28$500	6$680	13	329	39$500	13.306$064
727$060	16.918	9	1.076	11	1.582	24	19.577	12	1.044	6.535	3.764$910	24.183	21	1.044	12.492	4.491$970	....	....	23	439	51$500	12.685$414
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	88$300
500$140	62.743	7	13.852	30	17.894	23	94.490	28	666	2.035	19.338$850	95.779	....	666	4.092	19.838$990	....	....	31	795	87$700	27.619$728
594$640	297.919	20	7.629	27	8.844	30	314.394	13	....	4.077	80.805$970	317.964	13	....	6.683	81.400$610	10$000	20$640	56	1.576	193$900	101.532$580
89$640	17.246	24	471	8	513	10	18.231	10	983	319	5.676$700	18.451	2	983	2.344	5.766$340	....	5$400	17	580	61$300	10.555$388
26$470	59.304	29	646	13	1.778	26	61.730	4	....	333	20.599$540	62.003	18	576	648	20.626$010	....	....	26	597	76$500	26.470.326
168$830	735.162	16	45.529	7	31.589	4	812.280	27	200	3.093	294.392$040	812.729	9	10.069	3.093	294.560$870	....	180$270	135	3.513	373$300	329.575$514
....	2.760	16	140	27	199	....	3.100	11	....	....	1.174$050	3.100	11	....	....	7.174$050	....	....	1	25	8$000	3.399$640
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10$000	....	1	19	4$000	1.334$474
).672$566	1,255.075	14	112.337	17	96.031	15	1.463.444	14	18.751	52.183	439.146$690	2.186.716	12	119.999	133.485	608.819$256	152$000	490$690	597	15.860	1.803$060	846.833$632
....	400.460$570		25.751$371		10.744$007		....		297$720	1.893$022	....	598.465$295		2.363$339	7.990$622	....	Renda do ramal de Macacos.......... " da estrada					6.024$531 840.809$101

O Contador, *Antonio José Trench.*

16 pelo transporte de 68.976 arrobas de trilhos para a 3.ª secção.

O rendimento do ramal de Macacos foi de..................	6:024$531
A despeza de..	9:893$456
Deficit........................	3:868$925

Sendo por conta dos emprezarios 1:934$462 ½ e outro tanto por conta da companhia.

O numero de viajantes foi o seguinte:

De 1.ª classe........................	837
De 2.ª classe........................	1,279
De 3.ª classe........................	3,850
	5,966

ou 2,844 menos que no ultimo semestre.

As mercadorias transportadas, já englobadas na estatistica geral do trafego, foram as seguintes:

Objectos taxados por peso, 155,217 arrobas e 16 libras.

Idem taxados por palmo cubido, 16,906.

Idem taxados por palmo linear, 1,044.

São estes os esclarecimentos que nesta occasião me cabe poder-vos offerecer, além de todos os mais que deixo nos archivos da secretaria, constantes de diversos mappas relativos a todos os serviços, tanto da linha, como das officinas, estações, etc., nos quaes achareis detalhes muito importantes, sobre todas as despezas do trafego, estado das obras seus custos, e tudo o mais que é preciso para vos poder guiar em quaesquer exames que tenhaes de fazer.

Fazendo-vos entrega do cargo que me foi confiado, sinto não o ter desempenhado tão satisfactoriamente como era para desejar, resta-me, porém, a confiança de que envidei todos os esforços ao meu alcance para cumprir os meus deveres.

Sala das secções da Directoria, em 20 de Julho de 1865.

Joaquim Marques Baptista de Leão,

Director Delegado.

C.

RENDIMENTO E CUSTEIO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO SEGUNDO NO 1.º SEMESTRE DE 1865.

RENDIMENTO							CUSTEIO		
Mezes	*Passagens*	*Fretes*	*Armazenagens*	*Multas*	*Telegrapho*	*Totalidade*	*Detalhe*	*Importancia de cada verba*	*Totalidade*
Janeiro	37:021$530	129:288$732	30$520	19$000	126$603	166:621$385	Trafego e estações..................	24:721$538	
							Reparos e conservação	37:085$304	
							Administração do trafego	3:946$796	
							Officinas	16:051$194	
							Combustivel	11:127$078	92:931$883
Fevereiro ..	29:614$750	102:464$657	90$820	42$000	270$012	132:482$239	Trafego e estações	24:477$964	
							Reparos e conservação	41:291$925	
							Administração do trafego	3:881$741	
							Officinas	13:733$647	
							Combustivel	10:057$547	93:442$824
Março	33:821$948	113:545$878	70$800	28$500	259$073	147:726$199	Trafego e estações	24:508$339	
							Reparos e conservação	44:617$655	
							Administração do trafego	3:637$904	
							Officinas	12:002$303	
							Combustivel	11:697$667	96:463$859
Abril	36:470$144	103:821$370	196$090	45$000	335$095	140:867$699	Trafego e estações	26:305$198	
							Reparos e conservação	40:107$019	
							Administração do trafego	1:572$238	
							Officinas	12:620$360	
							Combustivel	10:502$146	91:106$961
Maio	34:118$088	97:849$006	74$890	2$500	339$228	132:383$712	Trafego e estações	26:216$470	
							Reparos e conservação	31:599$083	
							Administração do trafego	5:822$743	
							Officinas	12:059$577	
							Combustivel	11:059$491	86:757$364
Junho	36:178$968	102:532$959	27$570	15$000	320$986	139:075$483	Trafego e estações	25:668$564	
							Reparos e conservação	32:637$943	
							Administração do trafego	4:500$581	
							Officinas	11:615$025	
							Combustivel	8:621$049	83:043$162
	207:225$428	649:502$602	490$690	152$000	1:785$997	859:156$717	Total.................	....	543:746$053

RECAPITULAÇÃO.

Rendimento.		*Custeio.*	
Pasagens	207:225$428	Trafego e estações	151:898$064
Fretes	649:502$602	Reparos e conservação	227:338$929
Armazenagens	490$690	Administração do trafego	23:361$976
Multas	152$000	Officinas	78:082$106
Telegrapho	1:785$997	Combustivel	63:064$978
	859:156$717		543:746$053
Deduz-se o producto da taxa addicional	65:450$815	Saldo a favor da renda.......	249:959$849
	793:705$902		793:705$902

Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1865. S. E. O. *José Torquato de Faria*, guarda-livros.

D.

RELATORIO SEMESTRAL

Primeiro semestre de 1865.

LINHA E EDIFICIOS.

Aterros.

Os aterros em geral acham-se em bom estado de conservação; as valletas e fossos estão de modo que não exigem senão sua conservação ordinaria, salvo algumas excepções em lugares onde a natureza do terreno, etc. exigirão ainda revestimentos parciaes de pedras seccas.

Na parte Côrte — Belém, os taludes em aterro e em córte não offerecem nem fazem prever cousa alguma de particular.

Estão concluidos os aterros perto da ponte do Rio dos Caramujos.

O levantamento da linha perto do Rio de S. Pedro tem sido muito activado, principalmente da parte de Belém; e está completo nesta estação. Para esta obra transportaram-se 11.194 metros cubicos de terra e resta pouco a aterrar para que toda esta parte da estrada seja elevada ao nivel determinado, isto é, ao determinado por um alteamento de 1,^{m}40 na ponte do Rio de S. Pedro.

Na parte Belém — Rodeio, os taludes em aterro estão em um estado conveniente, não se tem ahi apresentado movimento algum; tem-se empregado um grande cuidado em socar as terras logo que ellas são um pouco penetradas pelas chuvas.

Os estragos resultantes dos desmoronamentos de 1864, tem sido reparados ou estão a ponto de o ser. Os taludes são: o primeiro da 7.ª divisão (bocca inferior do tunel n. 1), cujos quatro contra-fortes de esgoto longitudinaes estão quasi restabelecidos. O segundo da mesma divisão, cujos tres contra-fortes longitudinaes, e tres transversaes estão reconstruidos. O talude além do Rasgão (8ª divisão), onde se concluiram as reparações parciaes das quatro muralhas de esgoto.

Na 10.ª divisão, estabeleceram-se no 1.° talude dous destes contra-fortes.

Quanto ao grande talude da mesma divisão, continuaram-se em Maio as galerias de esgoto. Estas galerias estão acabadas, e parece darem um excellente resultado. As terras tem sido immediatamente solidificadas por todos os meios possiveis; reforça-se o talude assentando convenientemente sobre as terras já existentes as que novamente para ahi são levadas.

E' de esperar que este aterro apresentará a solidez desejada; em mui pouco tempo será estabelecida a passagem da linha pelo antigo córte obstruido.

Os taludes em córtes deram lugar a alguns desmoronamentos; esses taludes acham-se na 5.ª divisão perto do tunel n.· 1;

na 11.ª entre os tuneis 6 e 7;

na 13.ª na bocca superior do tunel n. 9;

na 14.ª perto do Rodeio.

Este ultimo desmoronamento foi muito consideravel; neste momento trabalha-se ainda em tirar na crista, algumas porções de terra, unicas que parece desprenderem-se.

O total das terras tiradas para desobstruir a via neste lugar, foi de........................	6.068^{mc}
Os tres outros desmoronamentos deram lugar a tirarem-se da 13ª divisão...................	2.709
11.ª "	1.745
5.ª "	1.027
Total.................	11.549

O córte do traçado primitivo na 10.ª divisão, acha-se desobstruido.

Na estrada provisoria não poderam manter-se alguns taludes em aterro, porém actualmente, parece offerecerem a necessaria segurança. Esta obteve-se por meio de uma segunda estacada, cujas estacas foram batidas a macaco, sendo estabelecida nos quatro taludes sobre que havia mais receio: dous perto da ponte e dous outros entre a ponte e o ponto culminante. Cahiram alguns taludes em córtes, principalmente perto da ponte, no lugar chamado Matta-Virgem, e perto do ponto culminante. A vigilancia e os meios de trabalho para obviar a estas circumstancias extraordinarias, são taes como foram, por assim dizer, insensiveis em seus effeitos para o trafego, excepto no desmoronamento da 14ª divisão (Rodeio) cuja importancia apezar de um trabalho sempre constante dia e noite, occasionou uma interrupção da passagem durante alguns dias.

Na parte da estrada entre o tunel n. 13 e a Barra, nada ha a notar-se de particular; o socamento das terras dos taludes em aterro faz desapparecer immediatamente o effeito das chuvas ou os movimentos naturaes aos aterros recentemente feitos. Os taludes em córtes estão bons.

Da Barra ao Ypiranga, os aterros não tem exigido senão sua conservação ordinaria e o aperfeiçoamento de algumas vallas e meios de esgoto.

A parte ultimamente entregue ao trafego, do Ypiranga a Vassouras, exige alguns trabalhos extraordinarios que tem sido feitos pela Companhia, cuja despeza, porém, tem de ser levada em conta do empreiteiro.

O leito da linha nesta parte, acha-se mui notavelmente melhorado.

LASTRO

A renovação do lastro tem sido continuada conforme as necessidades reconhecidas. Na parte Rio-Belém, póde dispensar-se o areal da Madureira; e a arêa de que se fórma o lastro desta parte da estrada é tomada perto de Sapopemba e de Queimados, tendo-se tornado muito menos consideravel a quantidade necessaria.

As pedras para o lastro de Belém a Barra, excepto a estrada provisoria, onde os dormentes estão assentados em terreno natural, preparam-se actualmente por meio da machina americana com notavel economia.

As partes da estrada que tem exigido mais reforço de lastro de pedras são: na Serra a 10.ª e 13.ª divisão, e toda a porção da linha Mendes-Barra, e principalmente perto da ponte do Cunha (Sant'Anna-Barra).

No total assentaram-se 1.320^{m3} de lastro de arêa, e 78m3 de lastro de pedra.

Este serviço continua a ser feito por dous trens: um na parte — Rio-Belém, outro na de — Belém-Rodeio; além da estrada provisoria, servem para estes transportes os trens de mercadorias.

Os trens de lastro servem além disto, (e é a maior parte de seu serviço), para conduzir para junto dos trabalhos as terras e pedras de aterro, e os outros materiaes para diversas obras.

DORMENTES

O numero de dormentes renovados na parte da estrada em trafego é de 477, dos quaes 18, entre Rio e Belém, 417, entre Belém e Rodeio, e 42 além dahi. A maior parte relativamente foi collocada entre Belém e a Bifurcação, e depois entre a Bifurcação e o Rodeio. Nesta ultima, tomaram-se muitos dormentes deixados á margem da estrada na occasião de sua construcção.

A renovação necessaria será mais consideravel daqui á pouco tempo, entre a Bifurcação e o Rodeio; e de Mendes a Barra alguns já estão quasi fóra do serviço.

TRILHOS

Continúa a fazer-se a substituição dos trilhos Barlow que são postos fóra do serviço, por outros em melhor estado provenientes de vias modificadas, e por trilhos do modelo americano.

Disto resulta uma sujeição de trabalho e despezas extraordinarias, mas em geral a linha está boa, deixando entretanto a desejar entre Queimados e Belém, parte de que é necessario occuparmo-nos especialmente.

Não se fez durante este semestre nenhuma transformação de curva, (substituição de trilhos Barlow por americanos.) Acaba-se de começar a da curva da sahida do Engenho Novo para Cascadura, cujo estado exige imperiosamente esta modificação. Deverá fazer-se tambem na ultima parte da curva em S, perto de Nazareth, de que já transformou-se uma porção.

A curva do Engenho Novo tem um desenvolvimento de 378^{m} e ha á transformarem-se em Nazareth, 976^{m}.

Repetirei que estas transformações além de necessarias pelo estado das vias, proporcionam trilhos melhores para collocarem-se nas partes rectas da estrada, as quaes sem isto não poderiam ser reparadas senão com trilhos novos.

As vias de trilhos americanos da parte da estrada além de Belém, estão boas; entretanto, como já tenho feito observar, seu gráo de resistencia não parece dever ser, aquelle a que se tem direito de exigir.

Os trilhos da via provisoria não apresentam indicios de um gráo maior do gasto, pelo contrario.

E' isto devido a grande diminuição de velocidade que ahi tem os trens, e talvez tambem a mais elasticidade da via.

No total, as renovações dos trilhos foram as seguintes:

	Trilhos	Desenv. total em m.
Barlow em Barlow...........................	337	2.075.56
" em americanos........................	30	218.88
Americano em idem........................	104	716.20
Brunel em Barlow..........................	38	251.10
Idem em americanos........................	69	479.55
Brunel em Brunel..........................	34	205.18
	612	3.946.47
No ramal dos Macacos foram collocados.........	4	19.15
Total..........	616	3.965.62

Estabeleceram-se as seguintes vias novas:

Na estação da Côrte, para a balança da locomotiva............. 105m—79
Nas officinas para lugar de deposito......................... 97—58
Na ponte do Caramujos, para completar as vias de juncção....... 353—24
Na estação da Barra do Pirahy, para via no deposito de combustivel e coberta de machinas.................................. 169.02

E mais algumas outras de pouca importancia.

TUNEIS

Os tuneis acham-se em bom estado. Faz-se minuciosamente e repetidas vezes sua visita. Continua-se a fazer uma especial, todos os quinze dias.

O movimento do tunel n. 13 parece ter parado depois do córte de terras feito por cima de sua entrada da parte dos Mendes.

O tunel n. 15 exigio a extracção de 24m3 de rocha pouco mais ou menos, operação que fez-se sem impedir o trafego.

A parte superior da entrada do tunel n. 9 da parte do Rodeio, estragada por um desmoronamento foi reparada com algumas modificações.

O travejamento de madeira do tunel n. 7, sempre examinado attentamente, acha-se em bom estado; ainda não foi substituido por outro de ferro.

PONTES E BOEIROS.

As pontes de alvenaria estão boas. Existe entretanto uma fenda longitudinal na de n. 3 B (perto do Engenho Novo) tem-se tomado as precauções necessarias.

As pontes com superstructura de madeira não apresentam cousa alguma de particular, entretanto convém substituir as vigas guarnecidas de trilhos Barlow da ponte além da Bifurcação.

Um systema com trilhos velhos desta especie, preparados nas officinas de S. Diogo, poderá ser empregado com vantagem. Não tem augmentado mais um movimento que já ha tempos manifestou-se em um dos encontros da ponte do Maracanã.

As pontes novas, do systema de grades, de Nazareth e Caramujos não soffreram especie alguma de movimento, nem deterioração. O mesmo acontece á ponte de ferro do Rio de Sant'Anna.

As vigas de chapa de ferro das pontes ns. 7 e 9 não tem sua posição normal; na primeira se está a rectificar a via, estabelecendo-a sobre dormentes or-

dinarios de madeira collocados sobre as vigas na segunda é possivel rectificar as vigas mesmo por meio de ferragens já indicadas, que se colocarão em breve.

Continúa a notar-se a mui grande fraqueza das pontes de trilhos Barlow, da construcção primitiva. São pontes a substituir successivamente, e que não se conservam em estado de segurança, senão por continuadas visitas, e algumas pelas columnas de ferro fundido que se lhes addicionaram.

Dos systemas de trilhos velhos Barlow, fabricados parte nas officinas, parte pelo serviço da linha, serão pouco dispendiosos e offerecerão toda a resistencia desejada. Estão promptas quatro destas construcções, e occupamonos da collocação de uma dellas na ponte n. 21; as tres outras são destinadas aos ns. 11, 14 e 26 A.

A ponte da estrada provisoria está boa, teve-se de substituir ha pouco, uma viga; a vigilancia sobre ella continúa á ser feita com todo o rigor necessario.

A ponte provisoria do Rio de S. Pedro, se conserva em bom estado. Acaba-se de substituir nella duas vigas. Sua vigilancia é sempre a mais minuciosa.

A nova ponte do Rio de S. Pedro, ficará terminada em Janeiro proximo. As vicissitudes e demoras occorridas neste trabalho são em grande parte devidas á difficuldade tantas vezes experimentada, de obterem-se bons empreiteiros, e ao desejo de diminuir a despeza tanto quanto fôr possivel.

Todas as estacas estão collocadas; os ensecadores terminados; e o empreiteiro desta parte dos trabalhos, acaba de ser encarregado por empreitada da construcção de todas as alvenarias, de modo que não ficará para acabar-se a ponte complectamente, senão a collocação de sua superstructura.

A maneira porque foram dirigidas pelo empreiteiro as obras de carpintaria, devem fazer crer, que elle satisfará igualmente bem, o seu contracto para as alvenarias. Os boeiros sobre todo o desenvolvimento da parte da estrada em trafego, não offerecem cousa alguma de particular.

Renovou-se a superstructura de um delles, além do Engenho Novo, de um outro em Belém, e de sete entre a Bifurcação e o Rodeio. Perto desta ultima estação, estabeleceu-se sobre uma estrada publica que antes era impraticavel um aquecduto, necessario para o escoamento das aguas.

CANCELLAS E PASSAGENS DE NIVEL

As cancellas e passagens de nivel, acham-se em seu estado ordinario. Diminuio-se tanto quanto se pôde a despeza de construcção das primeiras.

Fizeram-se duas cancellas de dous batentes e vão ser já collocadas nas sahidas das duas pontes, afim de fechar a estação.

PASSAGENS CONCEDIDAS

Não se deu autorisação alguma nova de passagem.

CERCAS

Continuam a melhorar de um modo notavel, as cercas na parte Rio-Belém.

Na Serra deixam muito a desejar, porém a rareza de animaes e os accidentes do terreno, tornam ahi esse defeito de menor importancia.

As reparações necessarias são feitas successivamente, segundo o gráo de sua urgencia.

Na parte Mendes-Vassouras, alguns particulares tem tomado por empreitada a collocação dellas .

As cercas assim feitas são boas, e parece que deve ser muito favoravel para a companhia, este modo de trabalho.

Estão a ponto de adoptarem-se semelhantes trabalhos e pelo mesmo modo, na parte da estrada Rio-Belém.

Eis as obras principaes, relativas ás cercas feitas durante o semestre:

Rio-Belém.	*Metros.*
Reconstrucção de cercas mortas	1,410
Plantação de espinhos	371
Cercas vivas dobradas	6,005
Cercas estabelecidas por particulares além do tunel n. 13	2,124

OFFICINAS DE TRACÇÃO

Locomotivas

As 22 locomotivas que possue a companhia, acham-se em bom estado, á excepção da machina ingleza de cargas *Paulista,* que está passando por grande reparação, e da americana de viajantes *Pedro II*, que deve receber uma reparação mui importante, em consequencia de um accidente occorrido a 26 de maio ultimo.

A machina *Brasil* (ingleza mixta) passou neste semestre por uma grande reparação.

As revistas ordinarias das locomotivas em serviço, são feitas com cuidado e o numero de vezes necessario. E são immediatamente seguidas de todas as pequenas reparações e renovações necessarias, de modo a diminuir as despezas de conservação, e ter sempre promptas para o serviço o maior numero possivel de locomotivas.

Os melhoramentos de detalhe, são empregados desde que são reconhecidos possiveis.

As reparações e modificações principaes executadas, são: Collocação de um para-boi nas machinas inglezas *Brasil* (mixta) e *Mineira* (de cargas); de um apito americano na machina *Brasil;* de reservatorio para arêa, do systema americano na machina *Fluminense* (ingleza de cargas); substituição de um eixo motor na machina *Progresso* (ingleza mixta); de um fundo de cylindro na machina *Vassouras* (ingleza mixta). Tornearam-se 8 rodas, sendo duas da da machina *Princeza Imperial* (ingleza de viajantes) e seis da *Mineira*. Collocaram-se 16 molduras novas, distribuidas como se segue:

Princeza Imperial (ingleza de viajantes)	4
Imperador (idem)	2
Parahyba (ingleza mixta)	2
Vassouras (idem)	4
Rodas de sobresalentes	4
	16

Emfim, collocarão-se 97 tubos novos de caldeira, 55 mancais, 3 cobertas de machina.

Pintaram-se tres machinas inglezas, *Vassouras* e *Brasil* (mixtas) e *Imperatriz* (viajantes).

A antiga machina de lastro (n. 22) foi reparada e melhorada em alguns destes detalhes.

Fez-se passar pela estrada provisoria por meio de um apparelho provisorio de rodas; a mesma cousa fez-se para a machina ingleza mixta *Brasil*.

As 22 locomotivas dividem-se do modo seguinte:

Inglezas.

De viajantes	4	
Mixtas	4	
De cargas	4	
De lastro	1	13

Americanas ordinarias.

De viajantes	3	
De cargas	3	6
Americanas tenders		3
		22

WAGONS

O material actual — wagons — compõe-se do modo seguinte:

1.ª classe, comprehendido o imperial e 2 americanos	13
2.ª classe, sendo 2 de 2.ª classe americanos	18
3.ª classe	15
Mixtos, correio de 2.ª classe	2
Mixto americano das 3 classes	1
	49

Wagons de cargas e diversos fechados	126	
Abertos	13	
De animaes	12	
De bagagens	10	
A pivot	22	
De lastro	38	
De polvora	1	222
		271

A reparação dos wagons, sua reconstrucção tem continuado com grande actividade. Os estrados para 30 wagons de cargas, encommendados na Belgica, acabam de chegar, e tem-se tomado medidas para accelerar o mais possivel a construcção das caixas.

Fizeram-se grandes reparações e repintaram-se:
3 wagons inglezes de 3.ª classe.
3 ditos para animaes.
6 ditos de lastro (americanos).
3 a pivot.
19 de mercadorias.
Em geral, a grande reparação dos wagons de viajantes, de animaes e de cargas, consistio na renovação completa das caixas.
Repintaram-se quasi todos os tectos dos wagons.
As principaes reparações e renovações ordinarias que se fizeram, são:
Collocação de 20 molduras de rodas.
Idem de 51 braçadeiras.
Idem de 82 molas.
Idem de 22 caixas de graixa.
Idem de 305 mancais.
Idem de 144 corrediças.
Idem de 58 cadêas de segurança.
Idem de 7 freios, dos quaes 6 foram feitos nas officinas.
Os dous wagons americanos de 1.ª classe terão necessidade de uma reparação bem notavel, daqui a mui pouco tempo.

MACHINAS FIXAS E FERRAMENTAS

As diversas machinas e ferramentas, acham-se em bom estado de conservação. O cylindro da machina a vapor foi alisado e poz-se em estado de serviço uma machina locomovel estabelecida antes na officina dos ajustadores, e tem dado um mui bom resultado.
Funciona bem o torno grande; ainda não se manifestou nelle especie alguma de desarranjo.
A pouca solidez dos edificios das officinas de S. Diogo, torna necessarias reparações bastante frequentes, cuja importancia se reduz tanto quanto se póde em relação ao caracter provisorio destas construcções.
Estão em ordem e completam-se cada vez mais, os diversos modelos.

ARMAZEM

O armazem está em boa ordem, e contém as provisões necessarias.
A escripturação está regularisada. O livro grande de entrada e sahida não se acha entretanto ainda em dia. Continuam a fazer-se numerosas recommendações a este respeito, porém o numero mui limitado de empregados do armazem, seu trabalho corrente a morosidade de expediente do empregado principal, não tem ainda permittido fazer desapparecer esta lacuna.

LINHA, TELEGRAPHO E ESTAÇÕES

As officinas continuam a ser encarregadas tanto quanto é possivel, e quanto á economia que disso pode resultar, das diversas obras destinadas ao serviço da linha do telegrapho e das estações. As principaes obras feitas para a linha são:
Fabricação de 16,500 rebites.
Idem de 1,132 parafusos.
Idem de 589 chaves para ditos.

Idem de 72 corta-fios.
Idem de 64 martellos.
Idem de 48 bedames.
Idem de 48 talhadeiras.
Idem de 44 alavancas.
Idem de 20 bitolas.
A modificação de 3,000 parafusos, a reparação de 143 picões.
Os objectos principaes entregues ao serviço do telegrapho, são:
400 partes superiores dos postes.
12 esticadores.
52 chaves de parafuso.

PERCURSO DAS MACHINAS

As machinas percorrem no todo 154,156 kilometros comprehendidas as viagens pela estrada provisoria.

Eis como se divide este trabalho:

		kilometros.	
Machinas de viajantes		75,974	
Idem de cargas		59,331	
Lastro da 1.ª secção	8,349		
Idem da 2.ª secção	10,502	18,851	154,156

O percurso correspondente á via provisoria, foi de 8,506 kilometros.

O numero de wagons — kilometro — foi de 1,578,036, divididos como se segue.

Wagons de viajantes		569,387	
Idem de cargas		806,228	
Lastro da 1.ª secção	90,709		
Idem da 2.ª secção	111,712	202,421	1,578,036

O numero de wagons — kilometro — na linha provisoria foi de 31,404.

COMBUSTIVEL E MATERIAL DE CONSUMO.

O consumo total de combustivel, comprehendido o da tracção na via provisoria, foi de 3,941,820 libras de coke.
" " 1,236,240 " de carvão.

E divide-se do seguinte modo:

Coke:			
Serviço de viajantes		1,959,630	
Idem idem de cargas		1,521,530	
Idem, lastro da 1.ª secção	178,960		
Idem. idem da 2.ª secção	281,700	460,660	3,941,820

Carvão:			
Serviço de viajantes		264,630	
Idem de cargas		777,370	
Lastro da 1.ª secção	117,060		
Idem da 2.ª secção	87,180	204,240	1,246,240

Na estrada provisoria o consumo foi:

De carvão	35,151
De coke	186,953

As materias de consumo principaes empregadas, são comprehendendo-se o serviço da via provisoria:

Graixa, libras	6,699
Azeite, medidas	1,696 ½
Estopa, libras	2,131

E dividem-se do modo seguinte:

	Graixa	*Azeite*	*Estopa*
	Libras	Medidas	Libras
Serviço de viajantes	2,507	660,75	910
Idem de cargas	2,408	644,50	798
Lastro de 1.ª secção	690	155	798
Idem da 2.ª secção	1,094	225,25	289
	6,699	1,696 ½	2,131

Nos trens da via provisoria consumirão-se:

Graixa, libras	324
Azeite, medidas	86
Estopa, libras	439

Serviço das estações.

Continúa regularmente o serviço das Estações. Estão em boa ordem e em dia as escripturações. Não ha nada de particular a accrescentar aos Relatorios anteriores quanto aos edificios e dependencias das Estações.

Colloca-se actualmente na estação da Côrte, a balança para pesar as locomotivas e wagons.

Fizeram-se na antiga coberta de carros, dous escriptorios: um para o serviço da linha e outro para a do armazem central. Cada um terá a seu lado em pouco tempo, um armazem.

Estabeleceu-se em Maxambomba um reservatorio de agua, que será alimentado por meio de um encanamento com apparelho elevatorio de ar comprimido, que se acha já feito por empreitada. Será isto um notavel melhoramento.

Em Belém, o lugar em que se acha a estação está com muito pouca differença quasi que completamente aterrado e regularisado: demoliram-se os antigos edificios, construio-se a plata-fórma para viajantes, e no meio desta se está construindo um bufete. Esta construcção é feita á custa de um particular, que alugou o terreno e uso do edificio. Construio-se tambem uma plata-fórma, para deposito de combustivel.

No Rodeio preparou-se com pouca despeza, no armazem de mercadorias, um alojamento para o Agente, devendo ser os do sobrado da estação, occupados por um pessoal da linha, que convém resida na Serra.

Nos Mendes e em Sant'Anna estabeleceu-se uma rampa, para serviço dos animaes na Barra do Pirahy construio-se uma coberta para locomotivas, com

fosso de visita, e uma plata-fórma para deposito de combustivel. Estabeleceu-se um encanamento com bomba elevatoria, para trazer as aguas do Pirahy ao reservatorio da agua. A construcção do Hotel em frente do edificio da Estação, tem sido feita com extrema lentidão, se bem que de um mez para cá, tenha o empreiteiro lhe dado um impulso um pouco satisfactorio.

Serviço dos trens.

O serviço dos trens continúa de um modo satisfactorio. As sujeições inherentes ás condições particulares, que apresentam certos lugares da linha, não occasionam irregularidade alguma.

A tracção na Serra, como na estrada provisoria, apresentou uma regularidade completa.

A Estação do Ypiranga foi aberta ao publico no dia 13 de Abril do corrente anno; e a de Vassouras, a 18 de Junho.

Como disse mais acima no paragrapho *Officinas* e tracção, o serviço entre Mendes e Vassouras, é feito por meio de duas machinas inglezas, ás quaes se addiciona uma machina americana de cargas, empregada sómente entre Mendes e a Barra.

O total dos trens foi:

Trens de viajantes	1,015
Idem de carga	202
Idem especiaes	6
Idem de lastro, na 1.ª secção	137
Idem de lastro, na 2.ª secção	154
	1,515

As divisões geraes dos transportes apresentam os seguintes resultados:

Viajantes.

	1.º sem.de 65.	Idem de 64.	Diff. para m. em 65.	Diff. para men. em 65.
1.ª classe	28,808	30,254	......	1,446
2.ª "	27,549	37,418	......	9,869
3.ª "	126,030	104,301	21,729	
	182,381	171,973	10,414	

Mercadorias e materiaes do interior.

	1.º semestre 65.		Idem 64.		Diff. para m. 65.		Diff. para men. 65.
	@	℔	@	℔	@	℔	
Taxadas a peso	723,271	30	654,685	3	68,586	27	
Taxadas a palmo cubico	81,302		89,383		......		8,081
Taxadas a palmo linear	101,248		54,021		47,227		

Mercadorias e materiaes para o interior.

	1.º semestre 65.		Idem 64.		Diff. para m. 65.		Diff. pamen. 65.
	@	℔	@	℔	@	℔	
Taxadas a peso	1,463,444	14	633,843	21	829,600	25	
Taxadas a palmo cubico	52,183		47,492	½	4,690	½	
Taxadas a palmo linear	18,751		39,814		......		21,063

O movimento geral dos trens de viajantes deu logar á demora média de 3' 54" por trem de ida e volta, e portanto de 1' 57" por cada viagem.

Deduzindo-se as demoras por força maior, e por motivos, pois, que não podem ser censurados na organisação do serviço, fica sendo a demora média por trem 2' 51" e por viagem 1' 25".

SERVIÇO DO TELEGRAPHO.

Material e pessoal.

Ha a notar-se um melhoramento bastante sensivel no serviço do telegrapho.

As medidas que deram ao pessoal da linha a vigilancia do material fixo, de uma applicação um pouco difficil a principio, acabou por dar um bom resultado.

O material fixo e os instrumentos acham-se em geral em bom estado de conservação. As partes superiores de madeira dos postes metallicos como os isoladores exigem entretanto renovações notaveis, que vão-se effectuando com a maior actividade possivel.

Durante o semestre renovaram-se 180 destas partes dos postes e 98 isoladores; acham-se depositados nas Estações postes de sobresalente.

Abriram-se mais tres estações telegraphicas: uma no ponto culminante da estrada provisoria, as outras no Ypiranga e Vassouras. Estas ultimas têm funccionado desde que foram entregues ao trafego estas porções da linha.

O pessoal compõe-se em parte, de 20 praticantes não pagos e já convenientemente exercitados, o que dá lugar a satisfazerem-se as exigencias do serviço com economia, não tendo-se a fazer despeza com estes empregados senão quando vão servir em alguma estação.

Trabalho..

As transmissões telegraphicas, foram:

Numero de transmissões	N.	de palavras.
No serviço da companhia	47,813	193,922
Idem particular e do governo	597	15,860

Houveram além disto 69,608 signaes de serviço.

As communicações foram interrompidas 20 vezes, tendo uma duração total de 55 horas e 5 minutos, pelos motivos seguintes:

Postes cahidos	20
Fios arrebentados, sahidos ou embaraçados	8
Quebramento ou desarranjo de diversos apparelhos	2

Contadoria.

Continua a ser feito com regularidade, o serviço da contadoria. O local occupado por esta repartição é absolutamente muito pequeno, e não póde offerecer as commodidades necessarias para o serviço. Achando-se desoccupado o lugar em que funccionou o armazem central, poder-se-hia para ahi mudar a contadoria, convindo faze-lo, bem que a posição deste lugar apresente alguns inconvenientes.

Inspectoria Geral.

Penso que a inspectoria geral, tem continuado a satisfazer todas as exigencias; que a direcção dada a todos os serviços do trafego tem sido boa, e que não se tem deixado de faze-lo, tendo em vista as maiores economias e outros melhoramentos.

Accidentes.

Durante este semestre, deram-se os seguintes:

A 25 de Fevereiro, achava-se na ponte de madeira da via provisoria um preto do Sr. Marcondes, quando desprendeu-se, por negligencia da pessoa encarregada do trabalho, um pequeno wagon, que estava empregado em remover terras de um córte que ficava além da ponte. Descendo por esta, foi o wagon de encontro ao preto, atirou-o abaixo, resultando da quéda, a morte delle. Este accidente foi devido não só a imprudencia da victima, em querer passar uma ponte onde transitam trens, como tambem á negligencia do guarda, em deixar passar pela ponte, pessoas estranhas ao serviço da Companhia; e tambem do feitor da turma, que julguei culpado do desprendimento do wagon. O feitor foi demittido, e o guarda severamente punido.

A 26 de Fevereiro, deu-se tambem um accidente com o guarda-freio Manoel Gonçalves de Almeida.

Descia da Serra um trem de cargas, e tendo descarrilhado entre o Rodeio e Belém, resultou do choque dos wagons, ficasse o guarda-freio com a perna direita muito contusa. Foi medicado, e ficou completamente bom.

A 18 de Março, na occasião em que se trabalhava perto do Rodeio, para remover as terras de um córte que havia desmoronado, rolou uma pedra, que foi de encontro ao trabalhador João de Souza Fernandes, ficando este com ambas as pernas muito contusas. Conduzido para Belém, veio dahi para a Côrte, em um trem especial, sendo depois transportado para a Santa Casa da Misericordia, donde sahio restabelecido.

A 6 de Junho, deu-se tambem um accidente notavel em Cascadura. Quando chegava a esta estação o trem dos suburbios n. 8, com todas as cautelas necessarias, e precedido dos signaes de aviso; apresentou-se um individuo em frente da machina, resultando ser por esta tocado de modo que cahio e ficou por baixo do trem.

Acudindo-se de prompto, tirou-se o homem ainda vivo, porém muito contuso na cabeça, e com o braço direito fracturado. Levado para a estação foi ahi medicado por um facultativo, chamado a toda a pressa. Logo depois foi conduzido para a Côrte em um trem especial, sendo immediatamente transportado para a Santa Casa da Misericordia, onde julgo fallecêra.

Como se vê, estes accidentes são devidos, uns a causas extraordinarias e que não se podem obviar, por serem imprevistas, e outros sómente á imprudencia das victimas.

Estes ultimos demonstram que, se o publico tivesse em consideração as medidas de segurança que a administração tem tomado para impedir taes desastres, não se dariam acontecimentos tão funestos, como os que quasi sempre resultam da pertinacia do mesmo publico, em não querer sujeitar-se ás regras de policia estabelecidas.

Conclusão.

Como conclusão a este relatorio mui resumido, sobre a parte em trafego da Estrada de Ferro de D. Pedro II, julgo poder dizer, que a administração deve estar satisfeita dos resultados que tem obtido.

Os diversos serviços estabelecidos em seu estado actual desde o principio de 1860, parece-me não terem cessado de melhorar. Tem-se feito nelles economias successivas.

A analyse do que se tem feito, provará que em cada semestre, póde-se constatar um melhoramento sob estes dous pontos de vista. O melhoramento do pessoal, sua disciplina crescente, a solidariedade que cada vez se torna maior entre os diversos empregados, alcançarão formar um todo e uma regularidade que podem, penso, ser mencionadas.

Evidentemente, ainda resta mais a conseguir-se; o progresso deve continuar, mas tenho a convicção de que a administração póde sem desvantagem sugeitar a organisação dos diversos serviços da Estrada de Ferro de D. Pedro II a um exame minucioso e a uma comparação com qualquer caminho de ferro, seja qual fôr.

Um exame profundo das despezas, poderia tambem provar, que ellas não tem nada de exagerado.

Se se reunissem todas as que foram feitas para modificações e renovações extraordinarias na 1.ª secção, para conservação muito naturalmente mais dispendiosa nos primeiros tempos da estrada da Serra, ver-se-hia que as despezas do trafego propriamente ditas, não estão em más condições.

Bastaria além disto, enumerar os edificios reconstruidos, as porções da estrada levantadas, as curvas transformadas, e o numero extraordinario de trilhos substituidos, as pontes e boeiros reconstruidos, os accessorios do trafego que faltavam, e que se tem estabelecido; emfim todas as sugeições extraordinarias que estes trabalhos tem occasionado, para apreciar a importancia das sommas que convém deduzir afim de obter as que representam as despezas do trafego propriamente ditas, despezas em que, entretanto, é possivel ainda fazerem-se economias.

Inspectoria Geral do Trafego aos 17 de Julho de 1865.

VLEMINEX.

Inspector Geral.

APPENSO N. 3

RELATORIO

DO

ENGENHEIRO EM CHEFE

RELATORIO

Escriptorio dos Engenheiros da Estrada de Ferro de D. Pedro II. — Rio de Janeiro 15 de Julho de 1865.

Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, D. Presidente da Directoria.

Tenho a honra de apresentar a V. Ex. o seguinte relatorio das obras a meu cargo.

Tunel grande.

Durante os seis mezes decorridos depois do meu ultimo relatorio, o trabalho de alargamento e revestimento proseguio com regularidade.

Pela relação abaixo transcripta das condições deste tunel, reconhece-se ter-se feito uma boa quantidade de obra.

Comprimento total	7.336	pés.
" alargado	6.851	"
Por alargar até 30 de Junho p. p.	485	"
" " em 31 de Dezembro de 1864	2.171	"
Alargado durante os ultimos seis mezes	1.686	"
Comprimento total que necessita revestimento	3.000	"
Feito até 30 de Junho p. p.	2.280	"
Por fazer	720	"
" " em 31 de Dezembro de 1864	1.408	"
Revestido nos seis mezes passados	688	"

Deve-se notar que apenas faltam 485 pés de alargamento e 720 de revestimento, com quanto a este ultimo algarismo tenha de addicionar-se cerca de 300 pés de comprimento de muralhas lateraes, em que o revestimento do tecto é dispensado.

A parte já revestida comprehende o terreno mais critico e perigoso, podendo-se pois, esperar que antes do fim deste anno o tunel se ache inteiramente concluido, e em circumstancias de prestar-se ao trafego.

A via permanente acha-se já collocada em ambas as extremidades do tunel, e provavelmente até o fim do corrente mez, os trilhos estender-se-hão desd o portão da parte do norte até ao poço do meio.

3.ª Secção.

As 12 1/2 milhas que se estendem da Barra do Pirahy até ao Rio das Mortes, em cujo ponto está collocada a estação de Vassouras, foram entregues ao trafego em 18 do mez passado, com quanto a estação ainda não se ache concluida. Nesta porção da linha, como na linha provisoria, collocaram-se os trilhos sem o emprego de lastro, excepto nos córtes humidos e nas estações. Falta verificar-se por meio de experiencias, se neste clima, as desvantagens produzidas pela ausencia do lastro, são compensadas pela economia que disso resulta.

Para mim nenhuma duvida resta, e a experiencia obtida na linha provisoria corrobora o facto.

Comparando-se o custo da via permanente pelos dous systemas, ha uma economia de 40 %, dispensando-se o lastro de pedra; de sorte que a despeza a fazer-se para completar a via permanente desde a Barra do Pirahy até Entre-Rios (56 milhas), empregando-se o lastro de pedra, chegaria, deixando-se de fazer uso delle, para mais uma extensão addicional de 24 milhas, suppondo-se em ambos os casos preparado o leito da estrada.

E' conveniente observar que todos os productos dos córtes de pedra, que não tem sido necessarios para revestir os taludes, hão sido conservados para ser empregados como lastro quando forem precisos, ou para outros fins.

Os trilhos acham-se collocados até o primeiro crusamento do rio Parahyba no Desengano.

Comparação de custo. — O custo actual das 12 1/2 milhas da Barra do Pirahy á estação de Vassouras, inclusive esta, será de 500:000$ pouco mais ou menos.

O custo de igual porção de obra pelos orçamentos primitivos approvados pelo Governo, era acima de 1.000:000$000.

Dos 500:000$ economisados mais de 360:000$ são devidos á cuidadosa revisão da linha e dos declives; 72:000$ ao facto de se ter dispensado o lastro de pedra; 50:000$ á reducção obtida no custo da via permanente (trilhos e dormentes), ficando cerca de 22:000$ de economias devidas a outras causas.

O peso dos trilhos da via permanente da 3ª secção é menor 1/5 do que os da 2ª, e o numero de dormentes por milha é de cerca de 1/5 menos. Esta reducção foi feita em attenção ao facto de serem mais suaves os declives, (1 em 55 na 2ª secção, e 1 em 200 na 3ª) permittindo por consequencia ser transitada por locomotivas mais leves.

Referindo-se a uma tabella que acompanhou o meu relatorio de Julho de 1863, relativa á força das locomotivas em varios declives, ahi se verá que geralmente o peso possivel de ser transportado subindo os declives da 2ª secção, póde ser treplicado nas mesmas locomotivas transpondo os declives da 3ª. Em outros termos, sómente se torna necessario um terço de força empregada para mover um trem na 2ª secção, afim de conseguir-se o mesmo, com igual peso, na 3ª. Portanto, quanto mais leves forem as locomotivas empregadas, além da grande vantagem de reduzir os estragos, tanto das locomotivas, como da via permanente e obras, produzirá uma economia de 20 %, empregando-se trilhos mais leves e menor numero de dormentes.

Convém notar-se que uma locomotiva com Bogie de 18 tonelladas de peso, tendo 12 tonelladas nas quatro rodas motrizes, é completamente capaz de fazer tudo o que possa ser exigido de uma locomotiva na 3ª secção, e com grande reducção das despezas de reparos da locomotiva e linha, comparadas com as ordinarias empregadas na primeira secção.

O emprego das locomotivas com Bogie ou de algum outro expediente que dê flexibilidade á parte movel d'ellas é essencial, tanto á segurança como á economia, visto que uma locomotiva rigida que tenha 18 pés de distancia de roda a roda, forçando a linha nas curvas de pequenos raios, exerce uma força consideravel tendente a affastar os trilhos, e por consequencia occasiona o descarrilhamento da locomotiva e carros.

A' vista do que, é para desejar que o mais breve que as circumstancias o permittirem, sejam empregadas nesta porção da linha, convenientes locomotivas.

Ponte do Desengano. — Sobre a alvenaria desta ponte, que foi concluida no 2º semestre de 1864, está se collocando a superstructura de ferro. O facto de achar-se esta porção de obra em vesperas de receber os trilhos, tornará por sem duvida interessante a seguinte descripção que della dou, ainda qu succintamente.

O comprimento da superstructura de ferro é de 560 pés, dividido em 11 vãos, a saber: 2 de 82 pés e 9 de 44, por meio de 10 pilares feitos de grandes pedras de granito massiço, geralmente não lavradas na parte exterior, porém os leitos são preparados e assentos em cimento. Todos os pilares foram construidos sobre leito solido que nas marés baixas fica secco, dispensando por esta razão as grandes despezas ordinarias que se fazem com as construcções de alvenaria nos rios.

O termo medio do comprimento dos pilares é 28 pés. Os 5 que se acham nas margens dos 2 canaes, ou entre elles, são de 4 1/2 pés de grossura no tôpo por baixo do capeamento e de 6 na base. Os outros tem 3 1/2 pés no primeiro caso e 5 no segundo.

A altura da alvenaria é de cerca de 21 pés. O eixo desta ponte é formado por uma curva de 716 1/4 pés. A curvatura total é de 44º—48 ou quasi ⅛ de um circulo. O pillar n. 5 é normal á curva, e todos elles estão parallelos uns aos outros e ás frentes dos pegões.

A posição desta ponte, que atravessa directamente em algumas partes a ponte existente da estrada publica, necssariamente inutilisou esta ultima. Por esta causa a Directoria celebrou um contracto com o Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, no qual foi estipulado que a Companhia forneceria pela quantia de 40:000$, uma estrada de rodagem de 11 pés de largo, consistindo de uma platafórma de madeira collocada sobre structura de pedra e ferro.

Isto tem de ser effectuado, reunindo-se em sentido parallelo á estrada de ferro e no mesmo nivel, a platafórma da ponte publica, o que faz que seja conveniente a adopção de tres linhas parallelas de traves, em cujos tôpos se assente a platafórma das duas estradas. Cada um dos 82 pés de vão do canal são atravessados por tres traves engradadas de 7 pés e 7 pollegadas de altura. O peso destas 6 traves é de cerca de 84 tonelladas e foram fornecidas por Fairbairn Enginering Company, de Inglaterra. Os 9 vãos de 44 pés são atravessados cada um por tres traves em fórma de arco, feitas principalmente de trilhos velhos de Barlow e cantoneiras de ferro que serviram na 1ª secção.

Cada trave compõe-se de um arco de 45 pés de raio com seno verso de 5 pés, formado por 2 fileiras de trilhos Barlow, unidos pela base e guarnecidos por uma viga longitudinal feita de igual maneira de cada lado das chapas de ferro de 3/8 de grossura e 7 pollegadas de largura, collocadas verticalmente em distancia de 4 pés umas das outras, e que se estendem da parte superior á inferior das extremidades dos trilhos Barlow. Estas chapas são reforçadas pelas cantoneiras, e servem como esteios para transmittir o peso da platafórma ao arco. Estes arcos terminam sobre skew backs (redan) de ferro

fundido que descançam nos pilares. Os 2 skew backs de cada trave são ligados por vergas de aço de 2 5/8 pollegadas de diametro, convenientemente atados. As 3 traves de cada vão acham-se collocadas em distancia de 8 pés 6 pollegadas de centro a centro.

As traves que cruzam são tambem feitas de trilhos velhos de Barlow, collocadas em distancia de 4 pés uma das outras, tendo de comprimento cerca de 28 pés termo medio. Sobre estas traves travessam as platafórmas da estrada de ferro e da de rodagem, e são divididas por um parapeito de ferro, igual ao dos lados da ponte. A platafórma da ponte da estrada publica é feita de taboas de 2 pollegadas de grossura, collocadas em duas camadas, e em posição diagonal uma a outra, o que serve em alto gráo para augmentar a rigidez horizontal da ponte.

O custo total desta structura (depois de recebidos os 40:000$ do Governo Provincial) não será superior a 90:000$. Consta que o orçamento feito pelos Engenheiros da Provincia, ha tres annos passados, para renovação da ponte de madeira existente, foi de 80:000$000.

Alguma cousa devo dizer quanto á capacidade desta ponte para resistir aos esforços a que está sujeita quando entregue ao trafego.

Em referencia ao 82 pés de vão, são elles designados para supportar 5 vezes os esforços ordinarios accidentaes ao trafego.

Quanto aos 44 pés de vão, consistindo o seu maior esforço no peso maximo do numero de locomotivas que se possam conter sobre o vão, isto é 1 1/4 tonelladas para um pé corrente, será de 70 tonelladas o esforço que elles tem de supportar.

Este esforço horizontal passa pelo arco até ás vergas de aço. A secção total dos arcos das duas traves, sujeita ao exforço é de 36 pollegadas; descontando-se para imperfeições 6, fica 30 pollegadas de secção util. Tomando 4 tonelladas para cada pollegada quadrada de secção de ferro, como força compressiva, que inspire toda a confiança, teremos um excesso de força de 120: — 17.5 ou quasi sete vezes.

A secção total das duas vergas, (2 5/8 de diametro) é de 10 8|10 pollegadas; concedendo apenas 40 tonelladas por pollegada quadrada para tenacidade da resistencia das duas barras, teriamos 432 tonelladas, ou seis vezes o maximo esforço conhecido na pratica.

Estas barras foram experimentadas, suportando cada uma 60 tonelladas ou quasi o dobro do exforço ordinario quando em serviço.

As duas traves de 44 pés de vão completo, foram experimentadas na officina dos Srs. Maylor & C., com um peso bruto de cerca de 60 tonelladas, uniformemente distribuido, além do seu proprio peso. Portanto, deve-se julgar que a ponte offerecerá todas as razoaveis condições de segurança.

O prazo designado no contracto para o acabamento desta ponte, expira no 1° de Outubro do corrente anno, e supponho que antes deste tempo concluir-se-ha a pequena quantidade de obra, que está por fazer além da Ponte do Paraiso.

A estação do Desengano, que pela liberalidade dos proprietarios dos terrenos adjacentes, fornecendo gratuitamente os materiaes, admittio architectura mais desenvolvida, do que em caso contrario seria justificavel, está já coberta, e ficará concluida em tempo opportuno.

Ponte do Paraiso. — A alvenaria desta ponte póde-se dizer que está acabada. Tendo eu suggerido á Directoria a idéa de que se poderia encurtar o prazo de chegar com os trilhos a Entre-Rios, fazendo-se as obras provisorias que tem de servir para a erecção desta ponte e da da Boa-Vista com a

segurança necessaria para permittir a passagem dos trens, foi-me ordenado que as contractasse, e é de esperar que progrida sem interrupção o processo da collocação dos trilhos, uma vez que se conclua a ponte do Desengano.

Até divisão 31, as unicas obras ainda não acabadas, com excepção de alguns ligeiros retoques, é na divisão 18. Tudo isto porém póde facilmente ser concluido em 3 mezes.

O tunel de 524 pés de comprimento na divisão 31 está concluido. Todo elle e os seus portões são em rocha firme que dispensa alvenaria.

O córte na extremidade superior deste tunel, de cujo máo terreno já me occupei no ultimo relatorio, continua ainda a exigir a remoção de grande quantidade de terra para o lado exterior dos limites das projectadas secções transversaes. Parece comtudo, que terá termo a continuação dos desmoronamentos provaveis, e tem crescido as probabilidades de firmar-se o córte. E' certo entretanto que o custo delle só, não será menor do que 40:000$, além do que deveria ser, se não se desse o caracter irregular do terreno. Felizmente este é o unico caso em todas as 56 milhas, dos córtes apresentarem taes difficuldades.

Da divisão 32 a 48 inclusive, as obras podem-se considerar acabadas com muito pequenas excepções.

Na divisão 49 na Parahyba do Sul faltam ainda algumas obras de terra e uma pequena quantidade de alvenaria, que requerem 4 ou 5 mezes para concluir-se.

D'ahi até Entre-Rios, a unica obra de consequencia que falta é na divisão 50, onde se acha demorada pelo não acabamento da nova estrada provincial. Ha alli para ser removido, cerca de 1,000 jardas cubicas de rocha e 8,000 de terra. Tambem existe na divisão 53, 1,000 jardas cubicas de terra, na 55, 6,000 e na 56, 3,000 a 4,000 fóra do nivellamento do terreno destinado para estação.

Com muito insignificantes excepções, as obras da 3ª secção que se acham concluidas, nenhuma deterioração tem soffrido, tanto da acção da correnteza do rio, no qual muitos taludes dos aterros se estendem, e de desmoronamentos, exceptuando-se o da divisão 31, como da acção do tempo.

O estado adiantado das obras habilita-me a renovar ainda com mais segurança, a asserção de que o custo das 56 milhas será menor 1.700:000$ do que o orçamento apresentado e approvado pelo Governo, suppondo-se que seja empregado o lastro de pedra; mas se este continuar a ser dispensado, a reducção se elevará a 2.000:000$000.

A linha ficará prompta completamente até Entre-Rios antes de meiados de 1866.

Deos guarde a V. Ex.

A. Ellison Junior, Engenheiro em Chefe.

APPENSO N. 4.

TOTALIDADE DO SERVIÇO FEITO EM 36 MILHAS DA 3.ª SECÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, ATE' 30 DE JUNHO DE 1865.

NATUREZA DO SERVIÇO.	*Jardas cubicas orçadas.*	*Jardas cubicas feitas até 31 de Dezembro de 1864.*	*Jardas cubicas feitas de Janeiro a Junho de 1865.*	*TOTAL.*
Excavação em terra	2,125.336	1,076.059	122.876	1.198.935
" " pedra	260.374	95.445	18.283	113.728
" " tuneis	5.810	4.410	65	4.475
Alvenaria de boeiros	7.937	6.428,1	354,5	6.782,6
" " muralhas	12.285	1.298	358	1.656
" " pontes	11.111	9.592,8	854,1	10.446,9
Capello de cantaria	659			
Calçamento	500	5.290,7	1.136,5	6.427,2
Cal para alvenaria	....	4.108	2.309,5	6.417,5
Cimento para alvenaria	....	4.677	441	5.118
Revestimento de taludes e tuneis	....	1.256	....	1.256
Enchimento de vãos com argamassa e pedra.	....	1.427	....	1.427
Superficie lavrada a escopro e martello . (1)	....	13.375	5.349	18.721

Custo até 31 de Dezembro de 1864....	1.652:634$747	Custo de Janeiro a Junho de 1865........	179:241$620	Custo de 30 de Junho de 1865...............	1,831:876$367
Deducção	245:442$578	Deducção	17:924$162	Deducção	263:366$740
Saldo pago..	1,407:192$169	Saldo pago...	161:317$458	Saldo pago.	1,568:509$627

(1) Pés quadrados.

Secretaria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 30 de Junho de 1865.

Manoel Coelho da Rocha, Secretario da Companhia.

APPENSO N. 5

RELAÇÃO GERAL DO PESSOAL

DA

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

RELAÇÃO GERAL DO PESSOAL.

GRADUAÇÕES. — NOMES.	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
Administração central.		
Secretario da Companhia — Manoel Coelho da Rocha		5:400$000
Guarda-Livros — José Torquato de Faria		4:400$000
Comprador — Antonio Francisco Fortes de Bustamante Sá.		4:000$000
Pagador — José Narciso da Silva Vieira		3:200$000
Escripturario — José Thimotheo da Costa		2:000$000
" Francisco Thomaz de Aquino		2:000$000
Continuo — José Bento Ferreira Soares		600$000
Armazem do deposito.		
Almoxarife — Antonio Julio Gordilho da Silva Valente ..		2:800$000
Fiel — Francisco José Pinto Monteiro		1:200$000
Inspectoria do trafego.		
Inspector Geral — Vleminex		14:000$000
Secretario — José Ignacio de Mesquita		3:000$000
Chefe da Contabilidade do Trafego — Antonio José Trench.		3:600$000
Desenhador — Nuno Pinheiro de Campos Nunes		2:200$000
Escripturario da Contadoria — Sebastião Machado Nunes.		1:200$000
" Bento Ferreira Soares		1:200$000
Continuo — José Galdino de Castro Junior	3$000	
Chefe de tracção — Gustavo do Rego Macedo		5:000$000
Secretario — Augusto C. Rodrigues da Costa	5$000	
Engenheiro residente da 2.ª e 3.ª Secções — João Gomes do Val		3:600$000
Conductor da 1.ª Secção — Severiano Antonio das Chagas.		2:000$000
Dito da 2.ª e 3.ª Secções — Henrique Scheid		2:000$000
Chefe das officinas — Augusto Fievet		3:600$000
Telegrapho electrico.		
Chefe — Felippe de Barros Vasconcellos		3:600$000
Telegraphista de 1.ª Classe — Manoel Alves de Carvalho..		1:200$000
" Joaquim Candido de Oliveira	3$000	

GRADUAÇÕES. NOMES.	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
Telegraphista de 1.ª Classe — José Patricio Pires........	3$000	
" Carlos Daniel de Souza Queiroz	3$000	
Dito de 2.ª Classe — Edmundo Monteiro Peixoto	2$000	
" José Moreira Nunes Teixeira	2$000	
Estação da côrte.		
Agente — Rodrigo Pinto Navarro de Andrade		3:600$000
Ajudante — Jeronymo Candido de Moura		2:800$000
Fiel — José Francisco de Macedo		2:400$000
" José Galdino de Castro		2:200$000
Escripturario — João Aurelio Ortegal Barbosa		1:200$000
" José Soares Pinto		1:200$000
" Daniel Rooke		1:200$000
Conferente — Francisco da Veiga Abreu		1:200$000
" Bernardino José de Azevedo Maia	2$400	
" Joaquim Vieira Coimbra	2$400	
" João Vaz Guedes	2$400	
" Carlos Assis de Azevedo Coutinho	2$400	
" Joaquim de Souza Fontes	2$400	
Estação do Engenho-Novo.		
Agente — Joaquim Mariano de Azevedo Coutinho........		2:000$000
Conferente — Hermano Vasconcellos de Bittencourt	2$400	
Estação de Cascadura.		
Agente — Gabriel José Pereira Bastos		2:000$000
Conferente telegraphista — Joaquim Ferreira Fraga		1:200$000
Estação de Sapopemba.		
Agente — Manoel Pires da Silveira		2:000$000
Conferente telegraphista — Francisco Heleodoro dos Santos Silva		1:200$000
Estação de Maxambomba.		
Agente — Juvenal José de Oliveira Braga		2:000$000
Conferente telegraphista — José Luiz da Cunha Gardel....		1:200$000
Estação de Queimados.		
Agente — Domingos Carolino de Carvalho		2:000$000
Conferente telegraphista — Vicente Antonio de Oliveira ..		1:200$000

GRADUAÇÕES.	NOMES.	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
	Estação de Belém.		
Agente	— Candido Joaquim de Mesquita		2:400$000
Fiel	— Joaquim Gonçalves de Andrade		1:500$000
	Estação de Macacos.		
Agente	— José Manoel Ratton		2:000$000
Conferente telegraphista	— Henrique Ayres Pimenta		1:200$000
	Estação do Rodeio.		
Agente	— Candido Narbal Pamplona		2:400$000
Conferente	— Agostinho Polydoro X. Pragana	2$400	
	Estação dos Mendes.		
Agente	— João Agostinho da Silva Rocha		2:000$000
Conferente telegraphista	— João Maria de Lacerda		1:200$000
	Estação de Sant'Anna.		
Agente	— Henrique Lagdon		2:000$000
Conferente telegraphista interino	— J. M. Lemos do Lago.		1:200$000
	Estação de Barra do Pirahy.		
Agente	— Joaquim Carlos de Niemeyer		3:200$000
Ajudante	— Laurenio Augusto de Oliveira Mattos		2:000$000
Fiel	— Augusto Soares de Meirelles		1:500$000
	Estação do Ypiranga.		
Agente	— Florindo Bernardes Miguel		2:400$000
Conferente telegraphista	— Albino dos Santos Pereira		1:200$000
	Estação de Vasouras.		
Conferente	— José Agostinho Barbosa	2$400	
	Pessoal dos trens.		
Chefe de trem	— Alberto José da Cunha		2:000$000
"	José Bernardes da Silva		2:000$000
"	João Ferreira de Paiva		2:000$000
"	Adelino Maria Velho		2:000$000
Ajudante	— Nicoláo Pereira Dias de Oliveira	3$000	

GRADUAÇÕES.	NOMES.	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
Ajudante —	Carlos Augusto Barbosa	3$000	
"	Gregorio Ribeiro da Silva	3$000	
"	Ricardo Corrêa de Castro Lemos	3$000	
"	Joaquim Machado Pimentel	3$000	
"	José Pereira dos Santos	3$000	
"	José Cabral Borges dos Santos	3$000	
"	Augusto Camello (interino)	3$000	
Machinista de 1.ª Classe —	Antonio Joaquim Fernandes.		2:520$000
"	William Flora		2:520$000
"	Jean Pierre Laurent		2:520$000
"	Adam Fischer		2:520$000
"	Thiago da Costa		2:520$000
"	Antonio Sellman		2:520$000
"	Gustavo Bion		2:520$000
Dito de 2.ª Classe —	Dubuisson		1:920$000
"	José de Oliveira Braga		1:920$000
"	José Guilberto Sellman		1:920$000
"	Miguel José Ventura		1:920$000
Dito de 3.ª Classe —	Fernando Eduardo Peixoto		1:440$000
"	Cesar Vaz Pinto		1:440$000
"	Manoel José Antunes Lisboa		1:440$000
"	Diogo Ford		1:440$000
Foguista —	Antonio Fernandes	3$500	
"	José Ferreira	2$700	
"	Pedro da Cunha Vasconcellos	2$700	
"	José Maria Ferreira	2$700	
"	Antonio Alves Pereira	2$700	
"	João Francisco da Costa	2$700	
"	José Gomes Barreto	2$700	
"	José Alves Pereira	2$700	
"	Nicoláo Bauza	2$700	
"	José Claudio da Silva	2$700	
"	Francisco Barbosa	2$700	
"	Pompêo José da Costa	2$700	
"	José Silveira de Mattos	2$500	
"	Placido Ferreira da Silva	2$500	
"	Joaquim Teixeira Pinto	2$500	
"	José Alves da Conceição	2$500	
"	Pedro Garcia	2$500	
"	Antonio José Gonçalves	2$500	
"	Seraphim Lopes	2$500	
"	Antonio Joaquim de Magalhães	2$500	
"	Manoel Rodrigues Villela	2$500	
"	Antonio José Rodrigues	2$500	
"	João Gonçalves	2$500	
"	Faustino José de Azevedo	2$500	

GRADUAÇÕES.	NOMES.	VENCIMENTO. DIARIO.	VENCIMENTO. ANNUAL.
	Directoria de obras.		
Engenheiro em Chefe	A. Ellison Junior		2:000$000
1.º Ajudante	W. S. Ellison		12:000$000
Ajudante de 1ª Classe do escriptorio	Richard Hayden.		4:200$000
Dito de 2.ª dita	J. Stanke		2:400$000
"	R. A. Hehl		2:400$000
Chefe de districto	C. A. Morsing		7:800$000
"	Herculano Velloso Ferreira Penna..		7:800$000
"	John Whitaker		7:800$000
Ajudante de 1.ª Classe	Jeronymo Luiz Ribeiro		6:000$000
"	R. A. Habersham		6:000$000
Ajudante de 2.ª Classe servindo na 1.ª	J. R. Gambôa.		5:400$000
"	Herculano Carlos Ferreira Penna		5:400$000
Praticante	Domingos Gonçalves de Azevedo		1:440$000
"	Luiz da Rocha Dias		1:440$000
"	Geraldo da Gama Bentes		1:800$000

Além dos empregados acima mencionados, ha mais 5 limpadores de machinas, 9 encarregados da conservação dos carros, 1 vigia, 72 operarios, 5 empregados no escriptorio e armazem, 1 guarda, 10 aprendizes, 1 porteiro, 18 trabalhadores das officinas, 4 guardas das estações, 1 bilheteiro, 3 creados, 4 guardas de armazem, 1 guarda rondante, 1 despachante de bagagens, 8 praticantes, 4 bagageiros, 4 feitores, 8 limpadores de carros, 40 guarda-freios, 2 bombeiros, 28 guarda-chaves, 4 guarda-cancellas, 66 trabalhadores das estações, 1 impressor de bilhetes, 1 feitor, 1 servente, 9 empregados do coke, 31 guardas da linha e 760 operarios e trabalhadores na reconstrucção e conservação da 1ª, 2ª e 3ª secções.

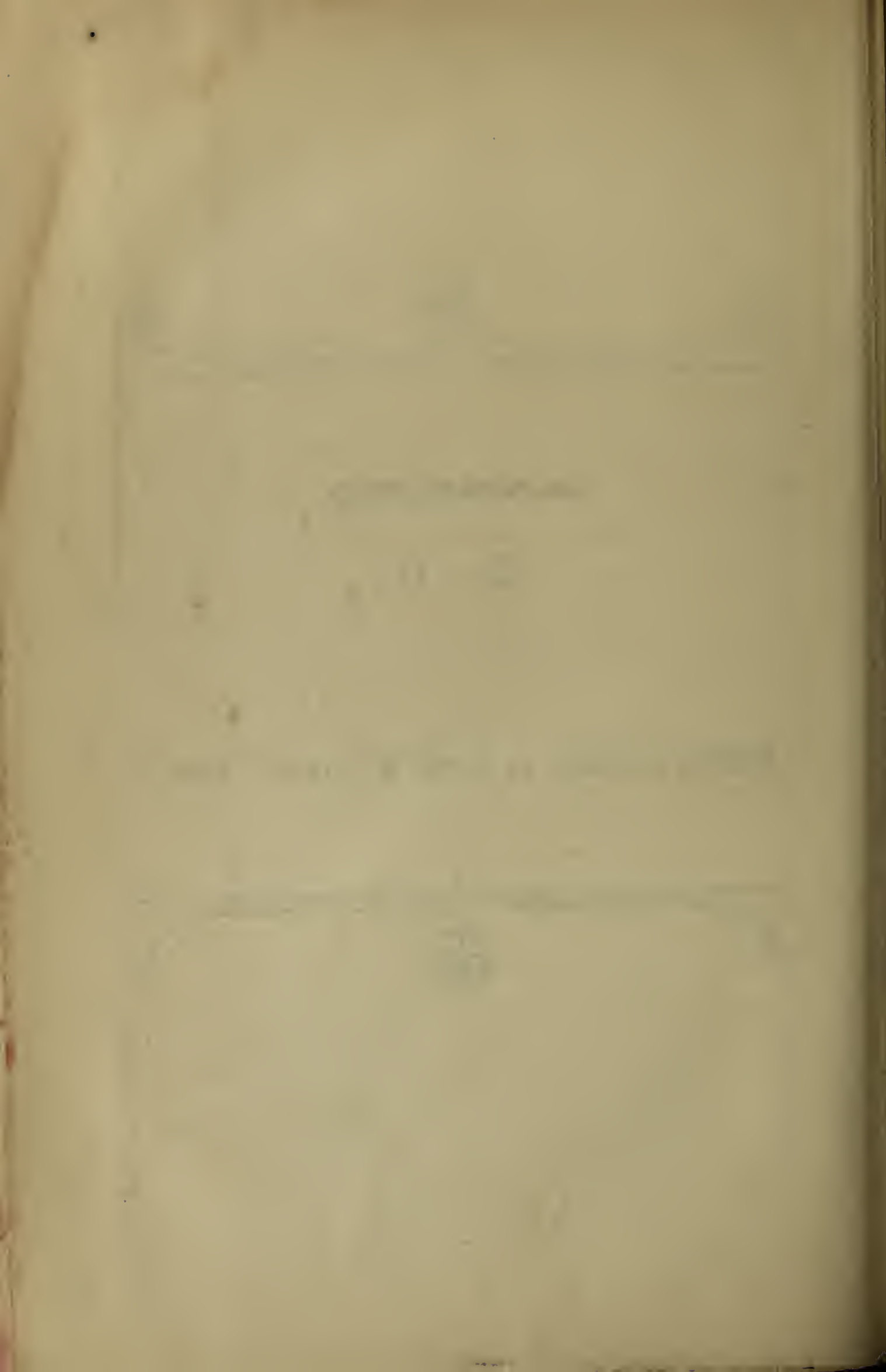
Secretaria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 30 de Junho de 1865. — *Manoel Coelho da Rocha,* secretario da companhia.

ANNEXO

E—F

Relatorio do Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II

RELATORIO

do

DIRECTOR DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

---

sar ás mãos de V. Ex. o Relatorio do segundo semestre do anno de 1865.

Illm. e Exm. Sr.

Em cumprimento do artigo 40 de minhas instrucções, tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. o Relatorio do segundo semestre do anno de 1865.

ABERTURA DO TUNEL GRANDE

O grande successo do semestre findo foi a abertura do tunel grande, em 17 de Dezembro, cuja inauguração foi solemnisada com a Augusta presença de Suas Magestades Imperiaes, tendo em sua companhia a Serenissima Princeza D. Isabel e Sua Alteza o Principe consorte.

Esta obra grandiosa, solicitada pelo projecto em parte executado, da Estrada de Ferro de D. Pedro II, é dessas que attestam que entre nós se olha para o dia de amanhã, é um desses monumentos do futuro que inscrevemos no circulo do presente; é uma prova eloquente de que a geração actual não attendendo ao seu limitado interesse de hoje, quiz legar aos vindouros um beneficio que elles poderão devidamente apreciar.

Foi pela mesma occasião inaugurada a estação do Desengano, situada a 3,6 kilometros além da de Vassouras.

CONSTRUCÇÃO

O relatorio do 1.° engenheiro, appenso n. dá conta do estado das obras sob a sua direcção durante o semestre , e para elle tenho a honra de chamar a attenção de V. Ex.

Apresentarei entretanto aqui alguns dos resultados extrahidos desse documento.

Numero de jardas cubicas de alargamento no tunel grande.....	6.500
Numero de jardas cubicas de revestimento de alvenaria.......	3.277
Numero de pés correntes de abobadas....................	3.172
O comprimento total perfurado em rocha foi de............	7.209 pés
O comprimento do córte aberto na extremidade Sul que exigio e foi convertido em tunel............................	128
Comprimento total entre as duas faces dos portões...........	7.337
Comprimento total do revestimento.........................	3.172

A quantidade total de escavação nos poços e tunel foi de 82.478 jardas cubicas, e 9.672 de alvenaria para revestimento.

O tunel é para uma via, tem 14 pés de largura, e 18 de altura, acima do nivel dos trilhos.

Conservou-se o poço feito a cerca de meia distancia das bocas do tunel; e fecharam-se os outros por desnecessarios.

Este tunel custará uns tres mil contos de reis.

Concluiram-se as divisões 18 a 44: faltando a divisão 31 onde ha trabalho de caracter excepcional.

Está aberta ao trafego da estrada de ferro, desde o dia 17 de Dezembro do anno proximo passado, a porção da linha comprehendida entre a estação de Vassouras e a do Desengano. A pequena distancia áquem desta ultima estação, acha-se a ponte do Desengano, com superstructura de ferro sobre encontros e pegões de pedra, dando passagem ao caminho de ferro e ao publico.

E' alli o primeiro encontro da estrada de ferro com o rio Parahyba.

Foi construida com trilhos *Barlow*. Tem 9 arcos de 40 pés de vão e duas traves de 80. O seu eixo fórma uma curva de raio igual a 717 pés, sendo entretanto parallelos os pegões.

ESTRADAS EM TRAFEGO

Estações

Ha presentemente 15 estações comprehendendo neste numero a estação do Desengano, distante da de Vassouras 3,6 kilom.

A ordem em que se acham as estações da estrada, a partir da cidade do Rio de Janeiro, é a seguinte: Côrte, Engenho-Novo, Cascadura, Sapopemba, Maxambomba, Queimados, Belém, Macacos (estação do ramal), Rodeio, Mendes, Sant'-Anna, Barra do Pirahy, Ypiranga, Vassouras, Desengano.

Além destas estações ha tres paradas: S. Christovão, S. Francisco Xavier e a da Bifurcação, — ponto donde parte o ramal de Macacos, e que se acha a 3,2 kilometros alem da estação de Belém.

Em relação á receita, a classificação das estações é a que se segue: Barra, Côrte, Vassouras, Rodeio, Sant'Anna, Belém, Maxambomba, Macacos, Queimados, Cascadura, Sapopemba, Mendes, Engenho Novo, Ypiranga.

Não foi aqui considerada a estação do Desengano por ter sido aberta ao trafego poucos dias antes de findar-se o semestre.

Quanto ás paradas, é esta a ordem: S. Christovão, S. Francisco Xavier e Bifurcação.

RECEITA E DESPEZA

Renda bruta no semestre.............	967:960$583
Despeza..............................	552:804$010
	415:156$573
Ajuntando a esta differença a quantia de (*)	445$982
tem-se para saldo a favor da renda......	415:602$555

(*) Os 445$982 representam a parte do deficit da renda em Julho do Ramal de Macacos, que corre por conta dos emprezarios

Demonstração da renda

Passageiros	233:344$290
Fretes	731:446$723
Telegrapho	1:836$300
Armazenagem	1:001$270
Multa	332$000
Somma	967:960$583

DEMONSTRAÇÃO DA DESPEZA.

	Pessoal.	*Material.*	*Totalidade.*
Reparos e conservação	172:292$430	51:151$702	223:444$132
Trafego e estações	144:045$790	22:115$852	166:161$642
Officinas	36:379$450	37:926$500	74:305$950
Combustivel	....	70:755$124	70:755$124
Administração do trafego	11:581$770	6:555$392	18:137$162
	364:299$440	188:504$570	552:804$010

O quadro que se segue resume o que ha de interessante a respeito do movimento e receita de passageiros:

	1.ª classe.	2.ª classe.	3.ª classe.	Total.
Numero de viajantes	27,855	27,107	137,698 ½	192,660 ½
Producto por classe	63:915$736	60:934$518	108:494$036	233:344$290
Idem por viajantes	2$294	2$247	$787	Média 1$211
Numero de viajantes (em % do total)	14,4	14,1	71,5	"
Producto dos viajantes em % do total	27$391	26$113	46$496	"

Transportaram-se:

		Arrobas.	Palmos cubicos.	Palmos corrente.	Renda.
Mercadorias.	Côrte para o interior: Importação	790,030	93,328	66,941	195:913$063
	Do interior para a côrte: Exportação	1,604,141	104,720	178,247	506:173$362
		2,394,231	198,848	245,188	702:086$425
Bagagens		40,304	....	....	22:128$870
Animaes		....	....	....	6:749$778
Carros		....	....	....	481$650

OFFICINAS

As despezas feitas nas officinas com os diversos serviços no semestre findo importaram em 97:252$162, que provêm das seguintes parcellas:

	Pessoal.	*Material.*	*Totalidade.*
Trem rodante	32:972$076	41:333$874	74:305$950
Conservação da linha	3:010$623	3:869$183	6:879$806
Estações e telegrapho	395$750	436$056	831$806
Construcções	5:468$159	6:530$261	11:998$420
Sobresalentes	3:236$180	....	3:236$180
	45:082$788	52:169$374	97:252$162

LOCOMOTIVAS EXISTENTES

Inglezas de viajantes	4	
" " cargas...............	4	
" mixtas......................	5	13
Americanas de viajantes.............	3	
" " cargas...............	3	6
Machinas tenders	3	3
Total....................		22

WAGONS

Carro de Sua Magestade Imperial......	1	
" " viajantes de 1ª classe (2 Americanos)	12	
" " " " 2ª " ".....	18	
" " " " 3ª " ".....	15	
Americano mixto das tres classes.......	1	
Mixtos (2ª classe e correio)...........	2	
Carro para polvora..................	1	
Carros fechados para cargas...........	146	
" " abertos " ".............	13	
" " para animaes..................	12	
" " bagagens......................	10	
" " madeira......................	22	
" " lastro........................	38	
Total............		291

ECONOMIA DAS OFFICINAS

E' sensivel a falta de algumas machinas-ferramentas que diminuindo o custo da mão d'obra nos habilitem para concorrermos vantajosamente com a industria similar do Rio de Janeiro. Encontrei aqui mas não acho que fundada em boa

razão, a praxe de se mandar fazer em S. Diogo muitas peças de machinas, wagons, e algumas destinadas ao serviço da linha, etc.; que por preço inferior nos podia fornecer o mercado. Entendendo que nenhum proveito resulta para o paiz e em nada lucra o serviço com o principio de protecção á industria, assim entendido, tenho resolvido mandar fabricar fóra, muitos dos objectos que se davam ás officinas da Estrada de Ferro, e supponho não será pequeno o numero desses.

Uma das vantagens de dispormos de meios proprios, nossos, é que devendo o objecto em alguns casos ser feito com a maior brevidade, podemos tel-o sem dependencia estranha; o que é de grande importancia, attendendo-se á natureza especial d'este serviço.

Outra vantagem ha igualmente em serem certas peças feitas sob as vistas immediatas da administração: é a facilidade de fiscalizar-se não tanto a mão d'obra mas a qualidade do material empregado. Taes defeitos ha que não se reconheceriam depois da fabricação; e como nenhum interesse tem o nosso empregado em occultar algum vicio que encontre, pode-se ainda que um pouco mais caro a principio, ter um objecto mais solido, mais duradouro o que em ultima analyse compensará a differença de preço. A' circumspecção e ao criterio da administração incumbe em taes casos resolver ácerca da questão de conveniencia.

O principio que se admittia ou era para proteger as officinas do caminho de ferro, onerando-as com despezas elevadas, restando porém o prazer de se poder proclamar que se trabalhava em casa; ou então por espirito de fazer o que outros fazem, mas perdendo-se de vista que em condições differentes.

Parece-me que em nenhum dos casos deve elle ser conservado.

O que cumpre fazer quando se trata de objectos que não são urgentes, é mandal-os vir do estrangeiro, o que póde prever-se com alguns mezes de antecedencia e para outros, montar as officinas de modo mais completo.

Não deixam de ter valor estas considerações, em apparencia de pouca monta, quando se attenta para as circumstancias em que foram estabelecidos os nossos meios aperfeiçoados de transporte.

São estes além de muitos outros cuidados, o que a administração deve ter sempre em vista, se não quizer desacoroçoar o progresso das vias ferreas em nosso sólo, — tudo isto se traduz em augmento de receita, e alarga um pouco mais o horizonte estreito que as condições economicas de nosso paiz lhes tem traçado: qualquer medida neste sentido equivale a afastar os marcos actuaes, tendo a ampliar a area das aspirações sensatas, e até a diminuir o numero dos que pensam que se deve vender ao estrangeiro a nossa mais importante estrada de ferro.

Effectue-se embora a venda, se a isso formos compellidos; mas reconheça o estrangeiro que a comprar — e então por melhor preço, — que o acto não foi determinado pelas prodigalidades da administração reconheçam os que de fóra vierem dirigir a empreza que o serviço não soffrerá crise pelos novos córtes nas despezas que elles naturalmente ainda terão de dar.

RAMAL DE MACACOS

O ramal tem 5,3 kilometros de extensão.

Os dormentes desta linha se acham em grande parte em máo estado, e têm de ser substituido mui proximamente.

O defficit que aqui se dá, reunido á consideração de que não ha esperança de vêr melhoradas as condições de futuro, aconselhariam a suppressão deste ramal, cujos fins aliás parecem estar satisfeitos, se não fosse a condição 1ª do contrato de transferencia para o dominio do Governo, e pela qual o que se poderá fazer é apenas diminuir o numero de viagens.

Por este ramal transitaram:

Viajantes de 1ª classe..	539
Ditos de 2ª dita........	829
Ditos de 3ª dita........	2.599
Total....	3.967

A receita proveniente de viajantes foi de........................	2:007$576
Dita dita de bagagens, mercadorias e animaes..................	3:503$442
Dita do telegrapho..	6$947
Renda total..........	5:517$965
A despeza de custeio foi de..................................	8:366$469
Deficit no semestre..........	2:848$501

VIA PROVISORIA

Tendo sido o tunel grande entregue ao trafego em 17 de dezembro, foi dessa data abandonada a via provisoria.

Transitaram por ella durante 5 mezes e 16 dias do anno proximo findo:

Viajantes de 1ª classe....	6,693
Ditos de 2ª dita..........	8,159
Ditos de 3ª dita..........	21,967
Total......	36,819

Mercadorias taxadas a peso..................		1.611.769 arrobas, 28 libras.
Idem	" por vol................	50.589,5. pal. cub.
Idem	" " medida linear........	23.109 palmos correntes.

TELEGRAPHO

Ha para o serviço telegraphico 21 apparelhos do systema inglez de agulhas.

As duas agulhas de cada apparelho exigem dous fios que acompanham a estrada. Haverá vantagem em se admittir apparelhos de outros systemas; teria a estrada um fio de sobresalente que seria uma garantia mais de regularidade e de segurança.

Acreditou-se, parece-me que sem muito fundamento, na vantagem da substituição que se fez de postes de madeira por postes de ferro. Augmentaram-se assim consideravelmente, e sem necessidade, as despezas do primeiro estabelecimento da linha telegraphica, quando o principio que parecia presidir a todas as obras, era diminuir o mais possivel o custo da construcção.

A parte superior de madeira adaptada a estes postes occasiona renovações frequentes; o que sobre originar alguma interrupção no serviço, acarreta constantes despezas de conservação: circumstancia que provavelmente não foi prevista quando houve a lembrança de se mandar vir taes postes da Europa.

O numero de postes de ferro empregados era de....	1,692
Dito dito de madeira........ " "	162
	1,854

Os apparelhos se acham distribuidos pelas differentes estações, havendo tambem 1 nas officinas de S. Diogo, 1 em S. Pedro (perto da ponte), 2 na Bifurcação e 1 no tunel n. 4. São servidos por 69 pilhas; sendo 54 de arêa, 14 de sulfato de cobre, e 1 de platina.

Durante o semestre a despeza feita com os 21 apparelhos e as pilhas foi de 131$279, ou pouco mais de 6$000 pelo custeio de cada apparelho.

No mesmo tempo a despeza total feita com a conservação da linha e apparelhos foi de 1:321$971, n'uma extensão de cerca de 125 kilometros de fio duplo, o que dá por conservação de 1 kilometro de linha dupla telegraphica, incluindo apparelhos e pilhas, 10$575.

Estas médias são apenas approximadas.

Transmittiram-se pelo telegrapho:

Em serviço da estrada........	52,768 recados.
Idem de particulares..........	596 "
Total........	53,364 "
Os recados dos particulares renderam.	1:838$800
A duração total das interrupções foi de	69 h. 33,.

CONSERVAÇÃO

A parte da estrada em trafego que comprehende actualmente uma extensão de cerca de 137 kilometros, incluindo o ramal de Macacos, posto que não tenha sempre a mesma feição, exige toda ella um trabalho constante, pesado, e bastante dispendioso.

A somma empregada nesse serviço comprehendida na verba "Reparos e Conservação" foi no semestre de 223:444$132, sendo a da despeza geral, da estrada e ramal, 552:804$010.

Se na 1ª. secção da estrada são de pouca importancia os aterros e córtes, o mesmo não se póde dizer da segunda, onde os ha extraordinarios, e em cuja construcção não foram attendidas as necessidades de consolidal-os, esgotal-os, e fazer outras obras que os garantissem desses escorregamentos frequentes, quasi sempre acompanhados de tão desagradaveis interrupções no serviço, e que oneram de modo descommunal a despeza debitada ao costeio. Se de principio se tivessem feito algumas, ao menos, das obras cujo custo deveria correr por conta da primeira construcção n uma estrada soffrivel, ter-se-hiam evitado muitos desses incommodos resultantes das condições em que se acha a linha, e que são tanto mais para sentir por já contar a população com esse meio de transporte, sem se lembrar mais de seus defeitos senão quando está sob o peso da consequencia delles. Mas esses córtes e esses aterros etc., como se acham, contribuiram para que a estrada com o capital de que se dispunha, fosse um pouco mais longe; consideção esta que até certo ponto deve ser tida em conta.

Ha para o serviço da conservação, sem mencionar cinco turmas especiaes de trabalhadores, grande numero de outras distribuidas por toda a extensão da estrada, e encarregadas cada uma de uma parte que está em relação com o caracter variavel da linha.

Posto que seja muito importante, e na estação chuvosa se torne bastante pesado, o trabalho prestado por esses grupos, é entretanto possivel, sem prejuizo da marcha ordinaria do serviço, fazer nelle alguma economia sem receio de que o resultado seja inferior ao que antes se alcançava. Tenho razão para crer que algum fructo se colherá do modo por que pretendo compor e distribuir essas

turmas com alguma reducção no pessoal. Limitando-me por em quanto a annunciar o facto, terei mais tarde occasião de mostrar com algarismos qual a economia realisada neste ramo do serviço.

Estes e outros córtes influirão bastante para que não seja tão oneroso o custeio, podendo além disto tornar menos sujeita á critica a idéa da construcção de vias ferreas no estado presente do Brasil.

Empreguei toda a solicitude, tudo o que couber em minhas forças na administração, para diminuir o sacrificio feito com a estrada; e supponho que alguma cousa se poderá conseguir, algum beneficio auferir-se com a adopção de outro modo de distribuir parte do serviço, com a reducção bem entendida de algumas despezas, e com o estudo de outras medidas que por seu lado possam ter acção sobre o crescimento da renda.

CONSIDERAÇÕES GERAES

As estradas de ferro nas circumstancias economicas actuaes do paiz são um expoente de adiantamento, um criterio da civilisação do seculo, que nos tem custado caro, mas que nos dá ares de acompanharmos o movimento geral do mundo.

A Europa tinha estradas de ferro, tinham-n'as os Estados-Unidos, e até paizes de cuja existencia poderá haver quem duvide; era necessario pois que o Brasil tambem as tivesse.

Sabia-se ou ao menos era possivel saber com approximação sufficiente que o capital embarcado nesses meios de transporte, ficaria improductivo por largos annos. Mas não sendo tanto o presente o que se visava, nem as vantagens pecuniarias immediatas, lançou-se a semente. O futuro poderá colher fructos se melhoradas forem as condições do solo esteril, ou antes não preparado, em que se plantou.

A realidade parece ser que se confundio a causa com o effeito, e que se deixou escapar que a estrada de ferro é a satisfação de uma grande necessidade, é uma manifestação de adiantamento, do progresso consumado, que é sempre acompanhado de uma producção crescente.

Para muitos em vez de ser o instrumento poderoso da civilisação, um effeito natural das exigencias de uma sociedade trabalhadora e aperfeiçoada, foi sem grande razão o caminho de ferro considerado como o progresso em si, ou como o germen unico da prosperidade do paiz.

Chegou-se a acreditar que um facto material, uma grande machina que mandamos construir, tinha o poder de trazer-nos a emancipação.

Que paiz por tão pouco não quereria emancipar-se? Não parece que ahi esteja a emancipação que devemos desejar: o que a constitue é mais lento e gradual, e deve consistir em alguma cousa menos material.

Como estão entre nós os caminhos de ferro terão dado fructos; porém desses não bem assasonados que se desenvolvem em um ambiente aquecido artificialmente.

Sabe-se que seria amesquinhar o grande problema economico das vias de communicação, querer circumscrever-lhe a solução no terreno estreito do presente, e só consideral-o resolvido quando do proprio capital empregado em uma empreza destas ou de natureza analoga, surgissem os lucros immediatos que poderiam dar, se investidos em especulação puramente commercial.

Sabe-se que ha a consideração dos transportes mais commodos, mais baratos, — "o que se vê," — do que o eram ha annos, e a de que em um ou outro ponto, é natural, tenha crescido a producção ou ao menos a fortuna de alguns,

além da do— sacrificio que devemos aos que vierem depois de nós, e que por seu lado solicita a execução de grandes medidas. Sente-se que poderá mais tarde ser o paiz indemnisado desse sacrificio feito, e sabe-se finalmente que para colher é preciso plantar. Parece porém que nem sempre se tem em conta que é preciso plantar em tempo proprio, e que para o bom resultado da colheita não é indifferente certa ordem nas plantações, e que ha para a civilisação, como para as terras, uma rotação de cultura determinada pelo estudo e analyse de cada caso particular.

Como temos procedido, possuimos amostras do que em outros lugares representa uma realidade do progresso feito, uma manifestação natural do estado de cousas, sem que forçassem tanto as circumstancias, e sem que fossem além do tempo em que vivem.

O que nos fascinou e seduzio foi o exemplo de alguns paizes novos que tendo mattas virgens como o nosso, fizeram crer que no mesmo caso estava o Brasil.

Levou-nos ao erro o lado material do que tomavamos como exemplo. Nada parecia valer o elemento moral — o homem — unico entretanto a quem se deve progresso, unico agente capaz de produzir. Dahi a differença nos resultados, posto que trabalhando todos com o mesmo material. Uns sabiam tirar partido do que tinham, podiam transformar os elementos materiaes da prosperidade, imprimir valor á materia bruta, tinham necessidades, etc., o outro era como o artezão que começa, e que antes de bem conhecer o officio, procura dar vasão rapida á obra que elle ainda não fez, que póde não ter necessidade de fazer, ou até que não sabe fazer.

O que nos falta são necessidades, essa manifestação triste mas real do adiantamento de um povo. Quem quer progresso deve tratar de creal-as: só trabalha e só adianta quem as tem e as de certa ordem não tocam a todos. Pelo numero e natureza dellas se póde dizer que gráo occupa um paiz na escala da civilisação. As necessidades se multiplicam e se transformam com o desenvolvimento das sociedades. De qualquer modo, devem ser satisfeitas, e quem para esse fim se apresenta é o — trabalho, condição essencial de prosperidade — o qual por sua vez se torna uma necessidade. Formam-se então habitos de trabalho, com os quaes cresce a producção, apparecem as economias, o commercio, os meios de transportes mais ou menos aperfeiçoados, etc.

Mas ha um objecto primordial, que nem sempre está presente ao espirito de muitos pensadores, ou a que alguns, parece, não attribuem a verdadeira influencia — a instrucção geral — com a qual apezar de tudo bem pouco temos dispendido.

E' necessario entretanto que um paiz tenha recebido este grande beneficio, para ter igualmente grandes necessidades.

As de uma sociedade nascente como a nossa, se limitam a pequeno numero, e essas mesmas quasi todas de ordem pouco elevada.

E' a instrucção quem guia o homem, e lhe abre o campo immenso, onde se acham as de ordem nobre — as necessidades que só póde ter um povo altamente educado.

E o ponto de partida na marcha ascendente das sociedades, é a instrucção, que sobre crear nova ordem de necessidades, dirige o trabalho, filho dellas, para satisfazel-as todas de modo mais completo.

Parece pouco acceitavel, que interesses bem entendidos de outra ordem fossem os que aconselhassem a construcção de nossas estradas de ferro. Não seriam elles mais convenientemente satisfeitos, se se tivesse procedido de modo menos

artificial? Se não tivessemos dado tanta importancia a um facto todo material — que paizes novos, como os Estados-Unidos tinham estradas de ferro?

Dê-se á população do Brasil a instrucção que tem a de lá, dê-se ao nosso elemento moral o mesmo nivel, e ahi então poderemos aspirar a tudo o que elles têm.

Collocados nesse plano elevado com a força necessaria para satisfazermos as necessidades então creadas, e com a luz indispensavel para sabermos onde está o nosso interesse, e para que lado convém de preferencia dirigir os nossos esforços: teremos, ahi chegados, razão quando dissermos que se póde aqui no Sul fazer o que vemos no Norte da America.

Quizemos saltar pensando que outros que suppunhamos tão fortes como nós, e que se pareciam comnosco, tinham saltado mas esses a quem queriamos imitar, possuiam em alto gráo a gymnastica da educação e das necessidades; deram um passo sem esforço; para elles não houve salto, os meios aperfeiçoados de transporte vieram a tempo; tinham tudo quanto era necessario para levaram a effeito a construcção de suas vias ferreas.

Quanta illusão pois de nossa parte em acreditarmos que assim procedendo imitavamos nações que em nada se pareciam comnosco. Quanta disparidade afinal entre os dous paizes que por serem novos se quiz admittir que se assemelhavam entre si!

Quanta differença entre nós e essa porção da Europa póde-se assim dizer para dar mais acertada idéa desse povo, ali estabelecida, mais sentindo-se forte, mais audaz, muito mais emprehendedora, mais instruida geralmente do que os irmãos lá do outro lado do Oceano!

O que se segue é que tendo ainda muito pouco a transportar fizemos estradas mais caras do que as delles, — "rough-and-ready cheap railwys".

E como não seria assim se o cabedal intelligente, (sem duvida o primeiro por qualquer lado que se considere) com os seus artefatos, de lá foram, em grande parte por nós importados, sob a fórma de — engenheiros, desenhistas, empreiteiros, machinas, carros, material fixo, etc., e até a casa toda feita, para uma estação que só deu qui o trabalho do assentamento?

Que iniciativa individual, que espirito de associação temos nós, e o que podemos dahi esperar emquanto se não diffundir pelo povo alguma instrucção mais?

São outras tantas cousas que se deseja desenvolver entre nós, sem se attender que são ellas filhas da instrucção, e da confiança esclarecida que têm uns nos outros cidadãos; — confiança que por seu turno, ainda é filha da instrucção e da moralidade.

Pareceria que o grande problema social se reduz a — instruir e moralisar.

E essa transformação geral a base de todo o progresso. E' esse o terreno em que devemos construir; só ahi se encontrará a solidez de que necessita o grande edificio social. E a instrucção e moralidade serão as estacas de consolidação da terra fôfa em que se quer edificar o progresso.

O mais é construir em base que cede ao peso que sobre ella se levanta.

Assim considerado, o progresso que vier será natural, será consistente, manifestar-se-ha em todos os ramos da nossa actividade, estender-se-ha ao traba-

lho que tanto se faz respeitar, e que é para as nações, como para os individuos, o baluarte mais forte de consideração e de respeito.

Ataque-se o mal pela raiz, que o nosso programma social seja — instrucção e moralidade, — que o paiz se convença de que só assim póde haver adiantamento verdadeiro, natural — e não desse que se lhe quer impôr, e de que não póde tirar grande proveito por não estar para elle preparado.

Reconhecendo alguns dos males que vem desta imposição, considerando o terreno ainda um pouco falso em que nos achamos, e vendo que tão bellos esforços, dignos talvez de melhor sorte, se têm applicado para irmos além do presente, é com pezar que se nota entretanto, que nenhuma attenção se dá ao unico objecto que em si contém o germen de todo o progresso, nenhum caso se faz desse meio unico onde elle póde deesnvolver-se, fructificar, tornar-se uma verdadeira realidade, e produzir os resultados que em vão esperamos encontrar nessas manifestações abortivas que sóem apparecer entre nós.

Esta digressão não deixa de ter o seu cabimento no paiz onde se trata de promover o espirito de associação, a iniciativa particular, os melhoramentos materiaes; como se fosse possivel ter effeitos sem causas, produzir obras sem artifices, e crear iniciativa individual e espirito de associação em um povo ineducado!

E' sempre tratar de edificar sem base, é inverter a ordem natural, é querer a materia aperfeiçoada, artisticamente transformada, sem se pensar que falta ao artifice a instrucção necessaria, e o gosto formado.

Faça-se algum sacrificio mais para elevar o espirito do povo, instruindo-o e moralisando-o, e ter-se-ha com certeza necessidade de trabalhar, virão economias, commercio, meios rapidos de transportes, industrias, iniciativa individual, espirito da associação, etc., e até bellas-artes de que poucos ainda têm noticia.

Summamente reconhecido pela alta prova de confiança que o Governo Imperial quiz em mim depositar, pondo em minhas mãos a administração desta estrada, julgo-me obrigado a expôr aqui o meu modo de ver a respeito da maneira por que se tem entre nós entendido esta questão. No modo como a encaro póde-se achar uma tal ou qual garantia dos esforços que farei para tornar a mais productiva possivel a empreza importante cuja direcção me foi confiada.

Ao depositario da confiança do Governo corre o dever de diminuir quanto estiver ao seu alcance o sacrificio que faz o paiz com este meio de transporte tão commodo é verdade, mais ainda bem dispendioso.

Qualquer differença para menos nas despezas, sem prejuizo, bem entendido, do bom andamento do serviço, é um golpe mais que se dá nesses grupos da incredulidade, que em abono da verdade, não deixam de ter suas razões.

Haverá nas diminuições da despeza, judiciosamente feitas, uma vantagem maior do que a de algumas dezenas de contos de reis de economia hoje — que serão muitas centenas em poucos annos; refiro-me á outra face do objecto, á confiança que nascerá no publico quanto ao espirito fiscalisador da direcção por parte do Governo, o que concorrerá para não matar de todo a idéa de ter o Estado certas emprezas administradas por sua conta.

Se no actual pé de cousas, na phase inicial da civilisação, quando o campo da concurrencia é o mais restricto possivel, e quando a moralidade infelizmente ainda é partilha de poucos, não deve o Governo intervir em questões desta e de outra

natureza; muito menos o deverá depois de annos, quando o paiz se achar em melhores condições de existencia, quando dispuzer de elementos que hoje, em sua infancia, lhe são desconhecidos, e quando o espirito de associação, sobre bases mais reaes, estiver no caso de dispensar, até, suggestões que venham de cima.

"Eclairez et alissez faire", eis a formula que convém aos paizes como o Brasil. Sem a primeira parte a segunda tornar-se-hia, além de perigosa, prejudicial aos interesses que se deseja ver resguardados, e ao bem que se quer promover.

Da leitura colhida em livros destinados á Europa, da applicação sem mais nem menos que d'ella se quer fazer ao Brasil, resulta essa confusão que todos notam no campo onde se debatem as idéas de progresso.

Na sociedade nascente, onde a educação ainda não teve meios de se infiltrar na massa da população, processo que é bem lento, sobretudo quando se incumbe quasi exclusivamente de todo esse trabalho, o tempo e as leis providenciaes, é dever do legislador, é dever do Governo, intervir em muitas das questões que em outros lugares se deixam á iniciativa particular: aqui o impulso e a direcção devem, em muitos casos, vir de cima, e assim continuaremos em quanto nos não acharmos na esphera superior desses para quem os principios, taes como correm, podem ter applicação literal no sentido em que se acham formulados. Se lá estivessemos poder-se-hia com razão dizer que assim procedendo, sacrificavamos a dignidade e a liberdade do homem; mas, achando-nos na phase de preparação, não nos cumpre em tudo obrar do mesmo modo; é de necessidade pelo contrario, procurar outra direcção e lançar mão de outros meios.

Tudo tem seu tempo, e a diversidade de circumstancias não deve ser omittida.

Diffunda-se a instrucção — essa acompanhada de moralidade — que nos teremos elevado á altura dos que queremos imitar. Só assim formaremos, como outros, os elementos unicos que podem conduzir ao que collectivamente se chama — grandeza de um povo. Que dahi em diante o Governo se limite ao seu nobre papel de productor de segurança, e deixe a liberdade do cidadão— já então esclarecida — seguir a sua missão, e manifestar-se em sua plenitude com vantagem para os particulares e para toda a communidade.

No relatorio do inspector geral, appenso, n. 2, acham-se dados interessantes ácerca do percurso do material rodante, consumo de coke, carvão, graixa, etc.; movimento dos trens, e uma vista geral sobre o estado da linha. Ali vem igualmente mencionados os accidentes do semestre.

Estou prompto a fornecer mais algumas informações sobre os negocios da estrada, que V. Ex. possa não encontrar no presente trabalho, que reflecte, sou o primeiro a reconhecer, a pressa com que foi elaborado e as circumstancias em que foi escripto.

Acompanham os seguintes appensos:

N. 1. — Balanço da estrada em 31 de Dezembro de 1865.

N. 1. — Conta de lucros e perdas no segundo semestre de 1865.

N. 1. — Renda e despeza do trafego idem, idem.

N. 1. — Dois contractos.

N. 2. — Relatorio do inspector geral do trafego, acompanhado de cinco mappas.

N. 3. — Idem do primeiro engenheiro.

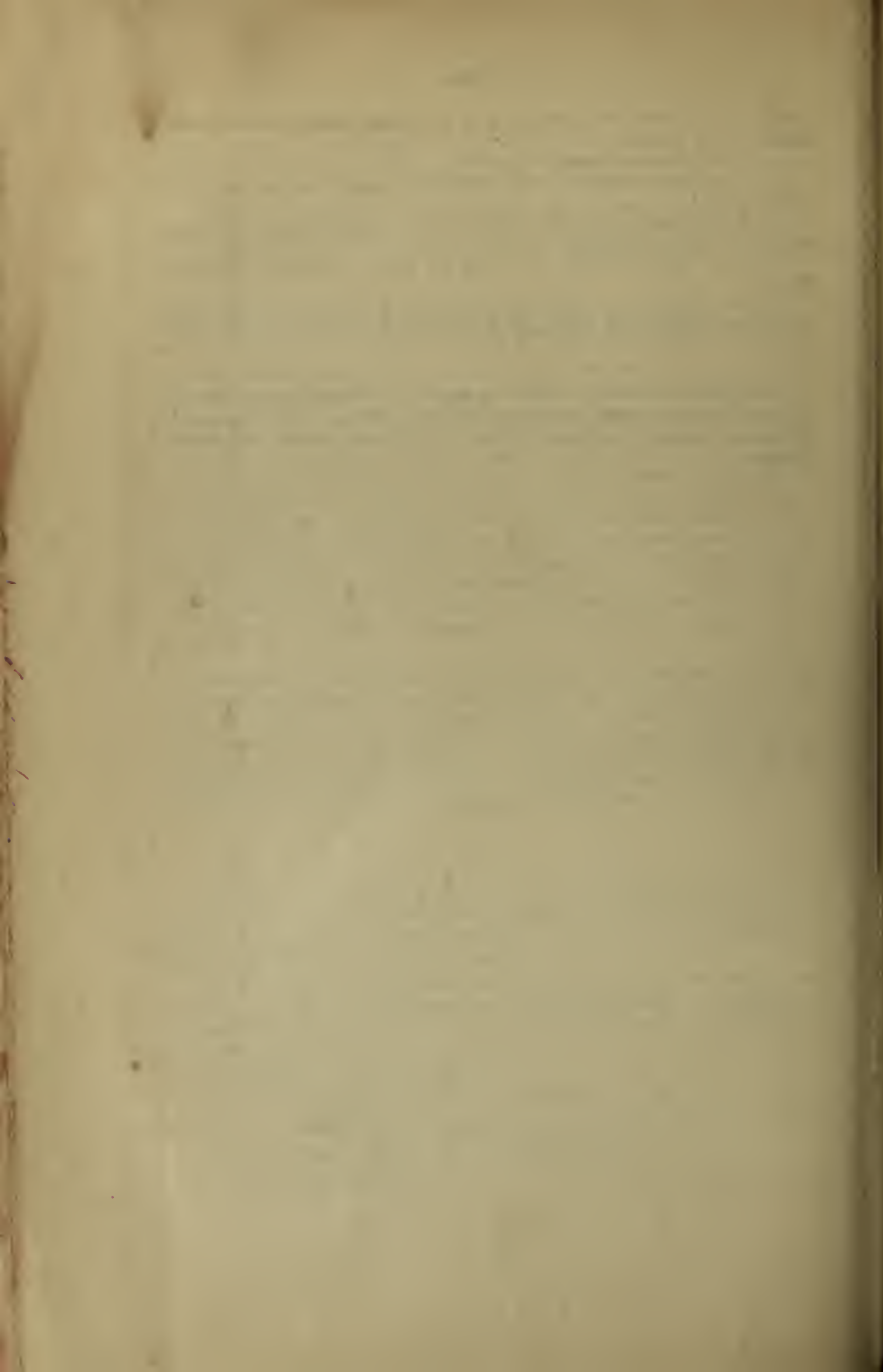
N. 4. — Mappa do serviço feito nas 56 milhas da 3ª secção, até 31 de Dezembro de 1865.

N. 5. — Relação do pessoal, para a qual serviram de base as folhas de pagamento do mez de Dezembro.

N. 6. — Renda e despeza do trafego nos mezes de Janeiro, Fevereiro e Março.

N. 7. — Quadro da relação da despeza para a receita do trafego, desde 1858 até o ultimo semestre de 1865.

Deus guarde a V. Ex. — Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Dr. Antonio Francisco de Paula Souza, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. — O director, *Bento José Ribeiro Sobragy*.

N. 1.'

Demonstrações da conta de Lucros e Perdas da Estrada de Ferro de D. Pedro II no segundo semestre de 1865.

RECEITA		
Rendimento de Estrada, a saber:		
Passagens	231:336$714	
Fretes	727:943$281	
Armazenagem	1:001$270	
Multas	332$000	
Telegrapho	1:829$353	962:442$618
Rendimento do Ramal, a saber:		
Passagens	2:007$576	
Fretes	3:503$442	
Telegrapho.	6$947	5:517$965
Renda de predios e terrenos:		
Liquido arrecadado		4:778$860
Renda aventual:		
Producto da venda de objectos inuteis etc		2:391$812
Vendas em leilão:		
Producto da venda de varreduras etc		809$713
Indemnisações:		
Recebidas dos responsaveis pelas reclamações		308$750
Coke:		
Differença para mais carregada ao custeio, neste semestre, no preço do coke consumido		5:090$800
L. Hollingsworth:		
Differença para mais, do que se havia debitado a esta conta, pelo producto da remessa feita em 27 de Fevereiro proximo passado de £ 900.0.0		683$906
Rs.		982:024$424

DESPEZA		
Custeio da Estrada, a saber:		
Trafego e Estações	162:020$232	
Reparos e conservação	220:872$346	
Administração do trafego	17:939$571	
Officinas	73:619$005	
Combustivel	69:986$387	544:437$541
Custeio do Ramal, a saber:		
Trafego e Estações	4:141$410	
Reparos e conservação	2:571$786	
Administração do trafego	197$591	
Officinas	686$945	
Combustivel	768$737	
	8:366$469	
Deduzindo a parte do deficit da renda, em Julho, pertencente aos emprezarios	445$982	7:920$487
Juros. Pelo saldo desta conta		12:194$340
Reclamações. Por extravios e avarias		261$800
Administração Central:		
Por 20/64 das despezas neste semestre correspondentes á extensão da linha em trafego		6:122$631
Carvão. Prejuizo na venda de 658 toneladas de moinha		6:702$463
Ministerio da Guerra:		
Pelo abatimento feito em contas pagas em Dezembro de 1862.		1$166
		577:640$428
Saldo a favor da receita		404:383$996
Rs.		982:024$424

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1865. — *José Torquato de Faria*, guarda livros

N. 1.°

Demonstração da renda e despeza do trafego da Estrada de Ferro de D. Pedro II, no 2.° semestre de 1865.

RENDA

Rendimento da estrada	Julho.......	143:135$781	
Idem	Agosto.....	157:761$235	
Idem	Setembro...	167:352$839	
Idem	Outubro....	171:487$394	
Idem	Novembro..	179:391$397	
Idem	Dezembro..	143:313$972	962:442$618
Rendimento do ramal	Julho......	1:013$889	
Idem	Agosto.....	1:265$284	
Idem	Setembro...	839$771	
Idem	Outubro....	902$348	
Idem	Novembro..	770$021	
Idem	Dezembro..	726$652	5:517$965
			967:960$583

DESPEZA

Custeio da estrada	Julho.......	98:010$897	
Idem	Agosto.....	91:204$327	
Idem	Setembro...	90:078$446	
Idem	Outubro....	98:736$202	
Idem	Novembro..	92:230$148	
Idem	Dezembro...	74:177$521	544:437$541
Custeio do ramal	Julho.......	1:467$963	
Idem	Agosto......	1:408$689	
Idem	Setembro...	1:293$928	
Idem	Outubro....	1:472$195	
Idem	Novembro..	1:395$162	
Idem	Dezembro...	1:328$532	8:366$469
			552:804$010
Deduzindo a parte do deficit da renda do ramal em Julho, pertencente aos emprezarios do mesmo		....	445$982
			552:358$028
Saldo a favor da renda		....	415:602$555
			967:960$583

DESENVOLVIMENTO.

RENDA

Passagens	233:344$290
Fretes	731:446$723
Armazenagem	1:001$270
Multas	332$000
Telegrapho	1:836$300
	967:960$583

DESPEZA

	Pessoal	*Material*	*Totalidade*
Trafego e estações	144:045$790	22:115$852	166:161$642
Reparos e conservação	172:292$430	51:151$702	223:444$132
Administração do trafego	11:581$770	6:555$392	18:137$162
Officinas	36:379$450	37:926$500	74:305$950
Combustivel	....	70:755$124	70:755$124
	364:299$440	188:504$570	552:804$010

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1865.

João Torquato de Faria, guarda-livros

N. 1.

CONTRACTOS

Contracto entre partes: A Estrada de Ferro de D. Pedro II, representada pelo seu Presidente, o Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, e o Sr. Antonio José Barbosa, Emprezario.

A estrada de ferro adjudica ao Sr. Antonio José Barbosa a construcção do edificio da estação que se tem de collocar á margem da estrada de ferro, e proximo á estrada do Commercio, com as seguintes condições:

1.ª A construcção executará fielmente os desenhos, e cumprirá as especificações que nesta data são assignadas por ambas as partes, e ficam em poder da estrada de ferro, obrigando-se esta a fornecer o Emprezario cópias das ditas especificações e desenhos. Toda a madeira lavrada e serrada, e a telha necessaria para o edificio será fornecida pelo Sr. Antonio Vieira de Araujo Machado que os offereceu, e com o qual o Emprezario procurará entender-se para o fornecimento nos devidos tempos.

2.ª A estrada de ferro dará passagem gratis nos trens ao Emprezario, ou a um seu preposto que designará; assim tambem á ferragem, vidros e tinta que fôr necessaria e tiver de ser transportada.

3.ª A obra estará concluida até 28 de Fevereiro de 1866, sob pena de 100$ de multa por cada mez de demora recebendo de premio igual quantia por cada mez, se concluir a obra antes do prazo marcado. Esta multa porém não será imposta se não estiverem assentados os trilhos até a frente da estação, cuja demora neste caso não prejudica a estrada de ferro.

4.ª A estrada pagará por todo o trabalho de mão d'obra e dos materiaes não fornecidos pelo Sr. Machado a quantia de 10:420$000, em tres pagamentos, a saber: Quanto estiver o edificio completamente coberto 4:000$000; concluida a mão d'obra de carpinteiro, faltando só reboco e pintura 4:000$000; e estando toda acabada 2:420$000.

5.ª Ultimada a estação de Vassouras, do ultimo pagamento ficarão em deposito, como caução, 2:000$000, dos quaes se restituirá 600$000 com o primeiro pagamento, 600$000 com o segundo, e 800$000 com o terceiro.

Em fé do que lavrou o secretario, Manoel Coelho da Rocha, este contracto em duplicata, assignado pelas partes, ficando um exemplar em poder de cada um.

Secretaria da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 25 de Setembro de 1865. (Assignados). — *Christiano Benedicto Ottoni,* presidente. — *Antonio José Barbosa.*

Está conforme. — *Manoel Coelho da Rocha,* Secretario-Caixa.

Contracto de uma ponte de madeira sobre as alvenarias da ponte da Boa-Vista na 3.ª secção.

Secretaria da Estrada de Ferro de D. Pedro II. Os abaixos assignados, de um lado o conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, director interino da Estrada de Ferro de D. PedroII, de outro James Rymer e William Weaver, emprezario; contractaram o seguinte: Os emprezarios se obrigam a contruir uma ponte de madeira sobre as alvenarias da ponte da Boa-Vista, na 3.ª secção; na fórma dos planos e especificações, que ficam com a sua rubrica no escriptorio technico da empreza; e sob completa direcção dos engenheiros da estrada de ferro e a seu contento. A dita ponte será concluida até o dia 31 de Maio do anno proximo, sob pena de multa de 200$000 por cada mez de demora; multa porém que não terá lugar se naquella época, o assentamento dos trilhos da estrada, não tiver chegado á cabeça daponte, de modo, que a demora da ponte, não prejudique a continuação da superstructura. O director se obriga a entender-se com o proprietario da fazenda de Ubá, para que faculte a tirada de madeiras dos mattos proximos á ponte, sem onus para os emprezarios; e a pagar pela obra contractada o valor de 13:000$000. De dous em dous mezes, o engenheiro avaliará a quantidade da obra feita, em proporção do total, e a su importancia será paga com abatimento de 15%, que serão guardados em caução, até o pagamento final. Assigna tambem este contracto o Sr. Allen como fiador, que responde pela sua execução e pelas multas; mas esta fiança se annullará, logo que haja depositado em caução a quantia de 1:000$000. O contracto não terá vigor sem a approvação do Sr. Ministro da Agricultura. Commercio e Obras Publicas. O presente contracto é escripto por José Torquato de Faria, guarda-livros da Estrada de Ferro.

Rio de Janeiro 28 de Novembro de 1865.

(Assignados) *Christiano Benedicto Ottoni, James Rymer, Willian Weaver, M. O. B. Allen.*

Está conforme, *Manoel Coelho da Rocha,* Secretario-Caixa.

APPENSO N. 2

RELATORIO SEMESTRAL DO INSPECTOR GERAL DO TRAFEGO.

LINHA

1.ª Divisão (1.ª Secção).

Conservação.

Está dividida em 3 subdivisões, tendo cada uma um apontador e um certo numero de turmas, que varia conforme a extensão e o traçado da linha em cada subdivisão.

A 1.ª subdivisão tem 6 turmas, com 42 trabalhadores; a 2.ª, 6 turmas com 46, e a 3.ª 5 turmas com 42.

Estas turmas empregam-se no levantamento e nivelamento dos trilhos, limpeza das valletas de esgoto, aperfeiçoamento de taludes de córtes e aterros, conservação e reparação das cercas, etc.

Além destas turmas ha mais duas na 1.ª subdivisão; uma na 2.ª e uma na 3ª., encarregadas especialmente da reparação e substituição dos trilhos. Estas turmas são dirigidas pelo mestre dos trilhos.

Ha mais um conductor.

Para o serviço do lastro ha um trem especial que trabalha regularmente. O pessotl nelle empregado compõe-se de um chefe de trem e 20 trabalhadores.

Córtes e aterros.

Nesta secção não ha córtes ou aterros importantes. O aterro de S. Pedro, no qual se trabalha constantemente, ainda não chegou á altura definitiva. Neste aterro foram empregados 5,230 metros cubicos de terra e 1,723 de arêa para lastro.

Na reparação de outros aterros, e continuação do que se está fazendo nas officinas de S. Diogo, empregaram-se 378 m.³.

Empregaram-se os taludes de diversos córtes e banquetas; este serviço se faz ainda entre os postes telegraphicos 805 a 859.

Cercas.

A reparação das cercas é feita pelo pessoal da conservação da linha.

Dobraram-se 28,560 m. de cerca viva, e repararam-se 103 m. desta especie, e 5,000 m. de cerca morta.

O modo por que está distribuido o pessoal hoje encarregado desse serviço não é o mais conveniente. Em muitos lugares as cercas estão cahidas, e as vivas precisam ser cortadas; em outros não ha vestigios de cercas, ou fal-

tam tambem moirões e varas. Nos lugares em que a estrada de ferro atravessa pastos é de urgente necessidade fazer quanto antes as cercas precisas.

Pontes e boeiros.

A construcção das alvenarias da nova ponte de S. Pedro, contractada em Junho do anno passado, com o Sr. Bernachot, não tem marchado com a necessaria presteza. No contracto feito com a extincta Companhia, obrigou-se ella a fornecer todos os materiaes, como cantaria, cimento, Mac-Adam, arêa, etc.; ficando a cargo do empreiteiro a mão de obra pela quantia de 15:000$000, pagaveis em tres prestações. O pagamento da 1.ª prestação effectuou-se em Novembro do anno proximo passado.

Só com a preparação da cantaria e Mac-Adam gastou-se no semestre a quantia de	20:355$752
E com cimento (889 barricas)	8:455$500
Total	28:810$25?

Essa construcção não tem marchado com a rapidez desejavel.

Trabalhando-se com actividade, póde a obra estar concluida em Junho.

Em fins de Dezembro estava construido o pegão até a decima fiada, faltando a ultima sobre que tem de ser assentada a superstructura; o encontrro do lado de Belém estava ainda debaixo d'agua, achando-se promptos o gradeamento de madeira e as fundações de pedra secca e de beton, e começava-se a collocar o beton no encontro do lado de Queimados.

Nas outras pontes, que em geral estão em bom estado, fizeram-se pequenas reparações.

Trilhos e dormentes.

Foram substituidos no semestre 847 trilhos diversos em uma extensão de 5,463 metros, sendo:

Barlow arruinados por Barl-novos	435	2,832
Brunel " " Brunel-novos	41	253
Vignoles " " Vignoles, novos	101	686
Balow por vignoles (melhoramento de via)	246	1,532
Brunel por " "	24	160
	847	5,463

Além de 191 dormentes arruinados que foram substituidos, empregara-se mais 866 nos pontos em que substituiram-se os trilhos Barlow por Vignolles.

A linha está em estado regular de conservação; com tudo entre Belém e Queimados o seu estado é pouco satisfactorio: ha falta de lastros; os trilhos estão em geral mal calçados, etc.

No ramal de Macacos grande parte dos dormentes precisam ser substituidos por estarem podres. O mesmo acontece ás vigas de madeira empregadas nos boeiros e pontilhões.

Estações.

Os edificios na 1.ª secção, exceptuando o de Belém, necessitam de concertos mais ou menos importantes.

Sente-se nas estações do interior a falta de guindastes destinados ao carregamento de objectos de grande peso. Na estação do Engenho-Novo existe um, porém não preenche seu fim por causa da nenhuma segurança que offerece.

2.ª Divisão.

Conservação.

Esta divisão comprehende a 2.ª secção e parte da 3.ª até a ponte do Desengano.

O pessoal encarregado da conservação compôe-se, além do engenheiro residente, de 1 conductor, 3 apontadores, 1 feitor-geral, 1 contra-mestre de trilhos, 20 feitores, 6 guardas-chaves, 9 guarda-tuneis e 120 trabalhadores.

Além deste pessoal ha ainda duas turmas de empregados na consolidação dos aterros, remoção de materiaes que cahem dos córtes, extracção de pedra para diversos serviços. Em Dezembro proximo passado essas turmas compunham-se de 39 trabalhadores e 2 feitores.

O serviço do lastro desta secção é feito por um trem especial, que se emprega tambem no transporte de diversos materiaes para o serviço da estrada, e de cantarias e Mac-Adam que se prepara nesta secção para a construcção da ponte de S. Pedro. O pessoal deste trem compôe-se de 1 chefe de trem, 2 guardas-freios, 1 limpador da machina e 30 trabalhadores.

Lastro.

Esta divisão está soffrivelmente lastrada, exceptuando a parte entre o tunel n. 13 e a ponte da Barra do Pirahy.

Durante o semestre empregaram-se 500 m.3 de lastro de pedra quebrada.

Na 3.ª secção, onde o lastro é de argila, foi preciso, nas partes ultimamente abertas ao trafego, calçar os dormentes com pedras para evitar o abatimento produzido pelas chuvas.

Dormentes

Foram substituidos 565 dormentes, sendo 429 entre a bifurcação do Ramal de Macacos, e o Rodeio, e 136 entre o Rodeio e a Barra.

Trilhos.

Foram substituidos 178 trilhos em uma extensão de 1,030 metros.

Córtes e aterros.

Na linha provisoria, além de desmoronamentos que immediatamente foram removidos, houve, no dia 5 de Dezembro, um mais importante, que motivou demora no movimento dos trens.

Nos outros córtes continuam a ser removidas as terras e pedras que apresentam indicios de poder escorregar sobre os trilhos.

Nos aterros, alguns dos quaes, tem mais de 200 pés de comprimento, houve abatimento e corridas de terras.

Na consolidação destes aterros foram empregados 2,211 m.3 de pedra e 16,518 m.3 de terra.

Tuneis.

Continuam a ser visitados repetidas vezes; e quando apparece alguma pedra mal segura é immediatamente extrahida.

No tunel n. 8 houve um movimento na alvenaria; sendo examinado, reconheceu-se que dahi não podia provir desconfiança sobre sua solidez.

Igual movimento notou-se na alvenaria do portão do tunel n. 13, do lado dos Mendes; foi, porém, insignificante, e não influe sobre sua segurança.

Pontes e boeiros.

Na ponte da Barra do Pirahy fez-se o enrocamento em torno dos pilares, e collocaram-se e pintaram-se os corrimões.

Nas pontes da 3.ª secção melhoraram-se as emendas dos trilhos Barlow com os americanos.

Não sendo sufficiente ao escoamento das aguas os boeiros existentes nesta secção, tem-se obviado a esta falta abrindo-se valletas transversaes.

Cercas.

A conservação e reparação das cercas é feita por empreitada pelos proprietarios dos terrenos atravessados pela estrada de ferro.

Este systema não é executado senão pelos proprietarios que aceitaram as condições propostas pela administração, que estava em ajustes a este respeito.

Passou-se certificado para pagamento a tres proprietarios de terrenos atravessados pela estrada, que construiram 3,840 braças de cercas. Além destas ha ainda grande porção em construcção pelo mesmo systema.

Estações.

No dia 17 de Dezembro abrio-se ao transito publico a estação do Desengano, distante da de Vassouras 3,6 kilom. O comprimento da linha entregue hoje ao trafego é de 131,8 kilom.

A estação da Barra, necessita de um gyrador e cobertas para abrigar os carros que ali estacionam expostos ao sol e á chuva.

Os trabalhos do hotel que se está construindo em frente da estação por conta da estrada, marcham muito lentamente.

Collocaram-se as cimalhas, e tomaram-se as juntas do telhado.

Os trabalhos de carpintaria, como portas, janellas, caixilhos, escadas, assoalhos, etc, estão a concluir-se.

Officinas.

Os edificios em que estão estabelecidas as diversas secções que constituem as officinas de S. Diogo, além de sua pouca solidez, estão em pessimo estado de conservação, e julgo de urgente necessidade proceder-se quanto antes á construcção parcial de um edificio definitivo.

A falta de um deposito d'agua para alimentação das machinas, que offereça condições de solidez e por conseguinte de facil conservação, torna-se sensivel nas actuaes necessidades do serviço.

A substituição do gyrador, que actualmente só presta serviços ás machinas inglezas, por outro de maiores dimensões e que possa servir igualmente para as machinas americanas, é objecto a que convém attender-se.

Locomotivas.

Existem 22 locomotivas, cuja classificação é a seguinte:

Inglezas	Viajantes	4	
	Cargas	4	
	Mixtas	4	
	Lastro	1	13
Americanas	Viajantes	3	
	Cargas	3	6
"	tenders		3
			22

Durante o semestre soffreram grandes reparações as seguintes locomotivas:

Imperador (passageiros). — Montaram-se e ajustaram-se as peças de movimento, apparelhos de distribuição e escapamento; mudaram-se os collares do excentrico, segmentos dos embolos, caixas de graxa, mancaes, 3 pares de rodas, 16 tubos da caldeira, etc., etc.

Progresso (mixta). — Repararam-se as peças de movimento; mudaram-se os mancaes, segmentos dos embolos, caixas de graxa e barras de grelhas; reparou-se a fornalha e tender.

Parahyba (mixta).. — Reparou-se completamente o tender, e collocaram-se 3 eixos e rodas novas.

Fluminense (mercadorias). — Foram substitudos todos os tubos da caldeira em numero de 161; reparou-se o tender, e mudou-se a chapa tubular do fumeiro.

Paulista. Foram substitudos os collares e roldanas do excentrico, mancaes caixas de graixa, embolos, um par de rodas, mouduras, manometros, coberta nova, etc.

Todas estas machinas foram pintadas.

A primeira e a ultima estão na Barra do Pirahy, e fazem o serviço de passageiros e mercadorias d'ali para o Desengano, e do transporte de materiaes necessarios á parte em construcção além desta ultima estação.

As outras locomotivas soffreram reparações de menor importancia.

Estão em grande reparação as locomotivas *Fluminense e Princeza Imperial.*

A locomotiva americana *Pedro II* precisa de grande reparação; como é possivel adaptar-se seu tender a alguma das machinas especialmente empregadas na linha provisoria, e que hoje não prestam serviço por causa do pouco espaço que tem para conducção d'agua e carvão, o que exige parar amiudadas vezes — quando a carga é pezada, poderemos dispensar o serviço desta machina até que venham os tenders dos Estados-Unidos. Esta disposição será adoptada, se d'ahi resultar economia.

Foram substituidos 308 tubos nas caldeiras de 11 locomotivas, estando incluidos neste numero os 161 da machina *Fluminense.*

Foram torneadas as rodas das machinas *Princeza Imperial e Valença,* e as dos tenders das machinas *Brasil* e *Parahyba.*

Wagons.

O material rodante desta especie compõe-se de:

Carro de S. M. I.		1
Carros de passageiros....	1.ª classe	12
	2.ª "	18
	3.ª "	15
Idem americano, mixto das 3 classes		1
Idem mixto, 2.ª classe e correio		2
Idem fechados para mercadorias		146
Idem abertos "		13
Idem de animaes		12
Idem de bagagens		10
Idem para madeiras		22
Idem para lastro		38
Idem para polvora		1
		291

Montaram-se 20 carros de mercadorias, cujos caixilhos tinham sido encommendados na Belgica.

Passaram por grande reparação 1 carro de 1.ª classe (americano), 1 de 2.ª, 3 de 3.ª, 2 de animaes e 10 de mercadorias. Além destas fizeram-se outras reparações de menor importancia em 3 carros de 1.ª classe, 2 de 2.ª, 1 mixto (2.ª classe e correio), 3 de 3.ª, 9 de mercadorias, 2 de animaes, 3 de freio e bagagem, 2 de lastro (americanos), 1 de madeira, 1 aberto e no de polvora.

Entre estas reparações notam-se as substituições de

94 corrediças.
36 arruelas de borracha.
52 molas de aço.
338 mancaes.
7 bufos de madeira.
51 cadeiras de segurança.
10 estribus.
19 gatos de união.
28 braçadeiras.
17 peças de ferro fundido para molas.
23 ferros de estaes.
3 freios completos.

Pintaram-se: 2 carros de 1.ª classe (americanos), 1 de 2.ª, 2 de 3.ª, 1 troly e os tectos de quasi todos os carros de mercadorias.

Além da construcção dos objectos necessarios ao serviço da tracção, fazem-se tambem nas officinas muitas peças destinadas aos serviços da linha, telegrapho e estações.

Fizeram-se para o serviço da linha:

20 bitolas.
14 canos de folha.
91 picões.
11,500 rebites.
144 peças diversas de ferro.
220 parafusos e porcas.

24 picaretas.
40 alavancas.
144 corta-frios.
124 cavilhas.
10 parafusos.
2 travessas com parafusos.
156 peças diversas de madeira.
3 estrados para troly.
3 cunhas de ferro.

Objectos do serviço da linha reparados nas officinas:

359 picões.
486 picaretas.
7 martellos.
2 macacos.
76 peças de ferro fundido.
3 forjas.
6 brocas.
7,130 parafusos modificados.

Reparação das bombas das caixas d'agua das estações da Côrte e Maxambomba.

Reparação das caixas d'agua da estação da Barra e das divisões 8 e 10.

Reparação da locomovel empregada na 2.ª secção no preparo de pedras para lastro, e diversos outros concertos menos importantes.

Para o serviço do telegrapho fizeram-se no semestre:

12 pares de esticadores.
1 poste grande.
150 peças de madeira para os postes.
100 cruzetas para isoladores.

Construiram-se e repararam-se tambem diversos outros objectos para o serviço das estações e abastecimentos do armazem das officinas.

Percurso do material de tracção e rodante.

	Ks.
Machinas de viajantes	93.229
" de mercadorias	65.266
" de lastro	
1.ª secção	7.458
2.ª "	10.521
Percurso total das machinas.	176.474
Carros de viajantes	622.677
" de mercadorias	774.999
" de lastro.	
1.ª secção	86.329
2.ª "	123.493
Percurso total dos carros	1.607.498

O consumo por kilometro percorrido foi o seguinte:

MACHINAS	*Coke.* lb	*Carvão de pedra.* lb	*Graixa.* lb	*Azeite.* garrafas.	*Estopa.* lb
Passageiros	19,6	9,3	0,05	0,05	0,01
Mercadorias	18,2	21,3	0,07	0,06	0,01
Lastro 1.ª secção	10,8	23,0	0,09	0,08	0,02
Lastro 2.ª "	24,3	15,7	0,16	0,08	0,03
Total	72,9	69,3	0,37	0,27	0,07

Serviço dos trens.

O movimento dos trens foi o seguinte:

2,125 trens de viajantes.
385 " de mercadorias.
246 " de lastro.

2,756 Total.

Cada trem compôz-se, termo médio, de:
8 carros, os de viajantes.
27 carros, os de mercadorias.
11 carros, os de lastro.

Detalhe das receitas.

		Numero.	*Receita.*
Viajantes.	1.ª classe	27,855	63:915$736
	2.ª "	27,107	60:934$518
	3.ª "	137,698 ½	108:494$036
		192,660 ½	233:344$290
Bagagens		40,304 arrobas	22:128$870

Mercadorias.

Côrte para o interior (importação):

Arrobas	790.090	
3 Palmos	93,328	.... 195:913$063
Palmos lineares	66,941	

A Transporte................................ 451:386$223

Transporte		451:386$223

Interior para a côrte (exportação):

Arrobas	1,604,141	506:173$362
3		
Palmos	104,141	
Palmos lineares..........	178,247	
Animaes		6:749$778
Carros		481$650
Multas		332$000
Armazenagens		1:001$270
Telegrapho		1:836$300
Renda total..................		967:960$583

Comparando o movimento de viajantes neste semestre com o seu correspondente em 1864, nota-se uma differença para menos de 2,768 viajantes de 1.ª classe, e 4,971 de 2.ª, e para mais de 18,676 ½ da 3.ª, do que resulta um augmento de 10,937 ½ viajantes.

A receita total deste semestre apresenta sobre o seu correspondente de 1864 um excesso de Rs. 177:937$751.

Resultados especiaes do serviço de viajantes

1.º Viajantes considerados em numero absoluto.

	Numero	
	Total.	*Por* 100 *viajantes.*
1.ª classe	27.855	14,4
2.ª "	27.107	14,1
3.ª "	137.698 ½	71,5
	192.660 ½	100,0

2.º Viajantes considerados em relação ao percurso kilometrico:

	Perc. kilometrico.	*Perc. médio por viajante*
1.ª classe	919461,2	32.829
2.ª "	1021861,8	37.697
3.ª "	3644712,7	26.468
Total.......	5586035,7	28.991

3.° Viajantes considerados em relação á renda.

	RENDA.			
	Total.	*Por* 100$000.	*Media. de* 1 *viajante.*	*Media de* 1 *viajante por legua.*
1.ª classe	63:915$736	27$391	2$294	$455
2.ª "	60:934$518	26$113	2$247	$389
3.ª "	108:494$036	46$496	787	$191
Totaes e medias.....	233:344$290	100$000	1$211	$260

Como se vê, o preço médio por legua percorrida regulou 455 réis para a 1.ª classe, 389 réis para a 2.ª e 191 réis para a 3.ª.

Não fazendo distincção de classe, e attendendo sómente ao numero total de viajantes e distancia percorrida, o preço por legua é de 260 réis; isto é, com uma tarifa unica para as 3 classes, á razão de 260 réis a legua, a renda seria a mesma que a produzida com as tarifas das 3 classes.

O termo médio da demora por trem de viajantes foi 1' e 6".

Os mappas juntos sob ns. 1, 2, 3, 4 e 5 apresentam dados mais detalhados da receita e movimento de mercadorias e viajantes, das demoras occorridas no movimento dos trens de viajantes, e do producto, percurso e preço médio dos viajantes por classe.

Serviço do telegrapho

O pessoal de que se compõe este serviço consta de 5 telegraphistas de 1.ª classe e 10 de 2.ª

Além desse pessoal ha mais um certo numero de praticantes gratuitos habilitados, e que substituem os telegraphistas das estações quando doentes ou licenciados.

Da conservação do material estão encarregados os engenheiros residentes em tudo o que é relativo a postes, e dos instrumentos, pilhas e fios; o chefe do serviço.

Os postes, exceptuando os de Belém até a Barra, estão em bom estado de conservação, e durante o semestre foram substituidos em 120 da 1.ª secção as partes superiores de madeira.

Neste periodo de tempo transmittiram-se:

	Recados		Palavras
Em serviço de estrada	52,768	com	208,811
" " particular	596	"	15,152
	53,364	"	223,963

As communicações particulares renderam 1:838$800.

O telegrapho não funccionou durante 69 h. — 33', devido a 20 interrupções, motivadas: 2 por fios arrebentados, 11 por fios embaraçados, 5 por postes cahidos e 2 desarranjos nas baterias.

Contadoria.

Esta secção occupa-se exclusivamente da contabilidade geral do trafego na parte que se refere á renda, applicação de tarifas, verificação da receita das estações, escripturação de registros, etc.

Sua escripturação não se acha em dia.

Julgo incompleta a organisação do serviço da Contadoria; a ella deveria estar annexo o serviço relativo as despezas do trafego, de modo que as diversas peças estatisticas fossem ahi organisadas.

Accidentes.

No dia 4 de Agosto querendo um guarda-freio de trem de mercadorias subir para seu posto quando o trem já estava em movimento, cahio, e ficou com uma perna fracturada.

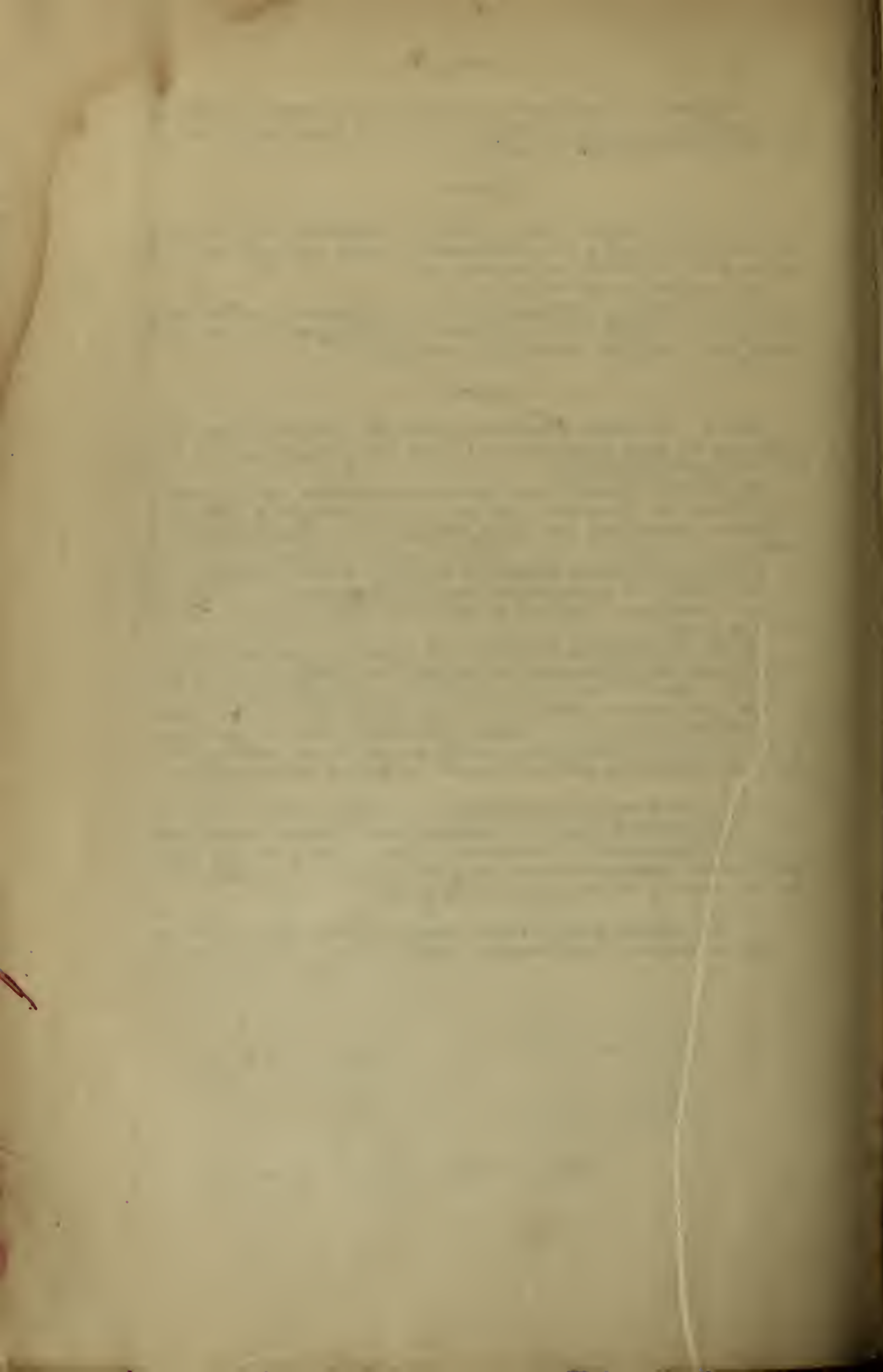
No dia 29 de Setembro outro guarda-freio, na occasião em que a machina manobrava em Belém para tomar um carro de mercadorias, cahio sobre os trilhos, e passou-lhe a roda de um carro por cima, do que resultou-lhe a morte.

No dia 9 de Outubro a machina do trem dos suburbios, ao passar á noite pela cancella n. 28, matou um preto, que, por indagações a que se procedeu, dava-se á embriaguez; o que leva a crêr que estivesse neste estado a dormir sobre os trilhos.

No dia 16 de Outubro, por occasião de suspender-se nas officinas de S. Diogo o jogo dianteiro de uma machina americana, desandaram os macacos, e cahindo o jogo de rodas sobre um trabalhador, quebrou-lhe uma perna.

Um guarda-chave do desvio de S. Pedro, perto da ponte do rio S. Pedro, ao passar pela ponte, cahio-lhe o bonet, e atirando-se elle ao rio para apanhal-o, foi ao fundo. Immediatamente correram em seu soccorro outros trabalhadores, porém com tanta infelicidade que não conseguiram tiral-o para fóra com vida.

A machina de reserva, que no dia 27 de Dezembro, ás 8 horas e 10 minutos da noite partio da Côrte para conduzir o trem de cargas, que não pôde passar de Maxambomba por desarranjo na machina desse trem, ao passar com o trem, a 1 hora da madrugada pouco mais ou menos, na Cachoeira, matou um trabalhador da 7.ª turma que estava embriagado.

O inspector geral do trafego, *Antonio Augusto Monteiro de Barros.*
Rio de Janeiro, de Fevereiro de 1866.

N. 1.

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

Demoras dos trens de viajantes.

2º SEMESTRE DE 1865.

MEZES	*Trens dos suburbios*			*Trens da serra*			*Trens do ramal*			*Total geral*		
	Numero de trens	Total das demoras	Termo médio por trem	Numero de trens	Total das demoras	Termo médio por trem	Numero de trens	Total das demoras	Termo médio por trem	Dos trens	Das demoras	Termo médio por trem
Julho	228	4 h. 4'	1' 4''	62	4 h. 41'	4' 31''	62	0 h. 0'	0' 0''	352	8 h. 45'	1' 29''
Agosto	228	3 h. 13'	0' 50''	68	4 h. 39'	4' 6''	62	0 h. 21'	0' 20''	358	8 h. 13'	1' 22''
Setembro	220	2 h. 5'	0' 34''	69	5 h. 13'	4' 32''	60	0 h. 13'	0' 13''	349	7 h. 31'	1' 17''
Outubro	228	2 h. 19'	0' 36''	71	2 h. 8'	1' 48''	62	0 h. 9'	0' 8''	361	4 h. 36'	0' 45''
Novembro	220	0 h. 47'	0' 12''	68	2 h. 10'	1' 54''	60	0 h. 0'	0' 0''	348	2 h. 57'	0' 30''
Dezembro	220	1 h. 11'	0' 19''	71	5 h. 40'	4' 47''	62	0 h. 32'	0' 30''	353	7 h. 23'	1' 15''
Total do semestre	1.344	13 h. 29'	0' 36''	409	24 h. 31'	3' 35''	368	1 h. 15'	0' 12''	2 121	39 h. 25'	1' 6''

OBSERVAÇÕES

No mez de Julho houve dous trens especiaes para trazer do Engenho Novo os passageiros dos trens n. 2 da Serra e n. 8 dos Suburbios, que não poderam continuar a viagem por haverem descarrilhado 3 wagons do 1º e a maquina do 2º.

No mez de Dezembro houve mais dous trens especiaes para conduzir á estação do Desengano e d'ali para a Corte SS. MM. e AA. no dia da inauguração daquella estação.

Rio de Janeiro, 1º de Fevereiro de 1866.

Antonio Augusto Monteiro de Barros, Inspector Geral.

N. 1

BALANÇO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, EM 31 DE DEZEMBRO DE 1865.

ACTIVO

Ministerio do Imperio			11$440
Ministerio da Guerra			7:969$548
Ministerio da Justiça			2:185$579
Ministerio da Marinha			42$992
Governo da Provincia do Rio de Janeiro			74:869$570
Emprestimo a Provincia do Rio de Janeiro (juros)			25:301$367
Thesouro Nacional			3:316$506
Fairbairn Engineering Company £ 1820.9,2			11:529$849
L. Hollingsworth £ 491,92			554$975
Antonio Tavares Guerra Filho			4:030$490
Empresarios do Ramal			4:806$135
Renda a cobrar			3:434$620
Renda a arrecadar			6:396$000
Apolices (7)			7:000$000
Proprios diversos			269:045$517
Deposito			108:413$049
Officinas			367:240$090
Material encommendado			1,037:416$967
Combustivel em viagem			17:120$555
Coke			16:943$523
Carvão			18:275$525
Trem rodante			1,045:428$132
Instrumentos			6:842$761
Utensilios			17:132$032
Machinas Edmonson			6:351$954
Mobilia			19:329$620
Caixa			11.497$358
Ramal de Macacos			56:878$169
Linha provisoria			172:389$602
Custo da Estrada, a saber:			
1ª Secção no semestre passado	5,381:065$343		
Acquisição de terrenos e predios desde 1855, ainda não carregados a esta c/.	350:773$970	5,731:839$313	
2ª Secção no semestre passado	11,586:873$811		
Serviço de Jacob Mumbird	314:515$477		
Material e obras extraordinarias	27 136$740	11,928:526$028	
3ª Secção no semestre passado	1,985.356$098		
Serviço de A. T. do Amaral	151:472$854		
Idem J. P. Darrigue Faro	12:174$454		
Idem P. A. Souza Coutinho	1:050$600		
Superstructura da ponte do Desengano, material diverso e indemnisações	123:931$340		
	2,273:985$346		
Recebido do Governo da Provincia por c/. das obras da ponte do Degano, e uma indemnisação	26:140$000	2,247.845$346	19,908.210$687
Armazem de Sapopemba			21:000$000
Casa das machinas na Barra do Pirahy			26.458$533
Estações a saber.			
Da corte no semestre passado		365.619$550	
Importancia d'aquisição de predios e terrenos para esta estação ainda não levada em conta		805:345$491	1.170:965$041
Do Engenho Novo			10:834$000
De Cascadura			10:939$000
De Queimados			11:058$964
De Maxambomba			10:834$000
De Belem			50:524$000
Da Bifurcação			3:041$960
De Macacos			4:325$366
Do Rodeio			32:901$580
Dos Mendes			16:716$600
De Sant'Anna			5.605$000
De Pirahy			44:544$850
Do Ypiranga			15:948$632
De Vassouras			7.809$520
Do Desengano			15:000$000
De S. Francisco Xavier			1:955$040
Explorações & Estudos. No semestre passado		926.549$900	
Neste semestre		49:014$326	975:564$226
Administração Central. No semestre passado		474:032$842	
Neste semestre		13.469$790	487:502$632
Rs.			26.182.118$556

PASSIVO

Estrada de Ferro de D. Pedro II c/ capital	25.090:870$284	
Saldo da c/ Lucros e Perdas	404:383$996	25.495:254$280
Caução dos empreiteiros. No semestre passado	448:278$697	
Deduzindo pagamentos neste semestre	13:133$399	
	435:145$298	
Caução: Do empreiteiro Jacob Humbird	35:451$547	
Idem A. T. do Amaral	12:614$194	
Idem J. Pereira D. Faro	1:830$169	
Idem P. A. Souza Coutinho	105$060	
Idem Desenfant & C.	939$600	
Idem Bernachot Sobrinho	3:810$938	
	489:896$806	
Juros vencidos	13:264$230	503:161$036
Valores depositados		96:364$891
Credores diversos		39:548$775
Viuva Lage & Filhos		14:400$000
Knowles & Foster £ 2294.4.5		19:556$836
Pagamentos em suspenso		13:732$918
Vendas em leilão	(.)	99$820
Rs.	26.182:118$556	

(*) Esta parcella e o producto da venda de 2 animaes aprehendidos no ecinto da linha no 1º semestre de 1861, deduzidos 20$000 de multas na fórma do art. 44 do regulamento de 26 de Abril de 1857

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1865.

José Torquato de Faria, guarda-livros.

N. 2.

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

PRODUCTO, PERCURSO E PREÇO MÉDIO DOS VIAJANTES POR CLASSES.

2º SEMESTRE DE 1865.

CLASSES	*Numero*	*Producto*	*Producto médio de 1 viajante.*	*Proporção de classe*		*Percurso*		*Producto*	
				Por 100 viajantes	Por 100$000 rs	Total kilometrico de viajantes	Termo médio por viajante	Médio por viajante e por kilometro	Médio por viajante e por legua
1ª........	27.855	63.915$736	2.294	14.4	27$391	919.461,2 kil.	32.829 kil	69	455
2ª........	27 107	60.934$518	2.247	14.1	26$113	1.021.861,8 kil	37.697 kil.	59	389
3ª........	137.698 ½	108.494$036	787	75 5	46$496	3.644.712,7 kil.	26.468 kil.	29	191
Somma......	192.660 ½	233.344$290	1.211	100.0	100$000	5.586.035,7 kil	28.991 kil.	41	260

Rio de Janeiro, 1º de Fevereiro de 1866.

Antonio Augusto Monteiro de Barros, Inspector Geral.

N. 3.

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

MOVIMENTO DOS VIAJANTES NO SEGUNDO SEMESTRE DE 1865.

DESIGNAÇÃO	CÔRTE.				S. CHRISTOVÃO.				S. FRANCISCO XAVIER.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.
Côrte					179	30	122	331	546	785	4.591	5.922
S. Christovão	481	29	163	673					6	16	91	113
S. Francisco Xavier	584	925	6.044	7.553	1	3	20	24				
Engenho-Novo	4.757	3.245	20.779	28.781	25	39	242	306	2	1	20	23
Cascadura	1.985	1 198	12 096	15.279	39	34	668	741	12	15	251	278
Sapopemba	587	714	3.827	5.128	78	52	368	498	11	6	48	65
Maxambomba	485	528	3.447	4.460	5	22	552	579	2	2	40	44
Queimados	269	345	1.430	2.044	3	3	18	24			3	3
Belém	292	528	1.649	2.469		2	9	11	5	1	15	21
Bifurcação	5	4	13	22								
Macacos	201	142	853	1.196		1	16	17			1	1
Rodeio	347	368	1.870	2.585			1	1				
Mendes	128	128	377	633			2	2				
Sant'Anna	258	275	564	1.097	3	4	8	15			4	4
Barra	1.006	1.381	2.998	5.385	5	1	15	21		1	1	2
Ypiranga	135	56	186	377		1		1				
Vassouras	797	737	1.844	3.378							2	2
Desengano	65	55	96	216							1	1
Total	12.382	10.658	58.263	81.276	338	192	2.041	2.571	584	827	5.068	6.479

DESIGNAÇÃO	ENGENHO NOVO.				CASCADURA.				SAPOPEMBA.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.
Côrte	4.631	3.361	21.308	29.300	1.798	1.276	11.177	14.251	564	809	3.834½	5.207½
S. Christovão	168	165	1.003	1.336	111	76	995	1.182	84	71	1.071	1.226
S. Francisco Xavier	10	8	73	91	11	17	303	331	11	14	67	92
Engenho-Novo					41	63	592	696	6	29	265	300
Cascadura	33	47	791	871					14	19	382	415
Sapopemba	21	29	150	200	14	29	327	370				
Maxambomba	7	11	62	80	4	8	45	57	8	14	58	80
Queimados	2	8	73	83	1	9	24	34	8	11	29	48
Belém	5		21	26	1	5	31	37	1	4	62	67
Bifurcação			2	2							6	6
Macacos	2		17	19		2	23	25	4	2	10	16
Rodeio			7	7		1	8	9	1	8	55	64
Mendes			2	2			1	1			6	6
Sant'Anna									1		4	5
Barra	4	4	15	23		3	6	9	4	11	23	38
Ypiranga	2			2		5	5	10		1	1	2
Vassouras	1		13	13		3	4	7	7	6	11	24
Desengano		1		1							3	3
Total	4.886	3.634	23.537	32.057	1.981	1.497	13.541	17.019	713	999	5.887½	7.599½

DESIGNAÇÃO	MACHAMBOMBA.				QUEIMADOS.				BELEM.				BIFURCAÇAO.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.
Côrte	491	508	3.431	4.430	269	310	1.356	1.935	268	539	1.550	2.357				
S. Christovão	22	34	703	759	4	2	27	33	28	7	23	58				
S. Francisco Xavier		7	74	81			4	4	4		26	30				
Engenho-Novo	9	10	44	63	4	7	70	81		1	23	24				
Cascadura	9	6	53	68	3	4	33	40	1	7	35	43				
Sapopemba	12	11	87	110	8	13	47	68	2	5	49	56				
Maxambomba					51	36	159	246	8	32	105	145			1	1
Queimados	39	30	167	236					45	99	337	481			1	1
Belém	14	27	104	145	32	108	331	471						1		1
Bifurcação			1	1			2	2		1	7	8				
Macacos	3	8	67	78	4	22	65	91	38	220	202	460	1		1	2
Rodeio	3	26	57	86	13	48	115	176	19	36	137	192				
Mendes	1		11	12	3	9	11	23	4	3	12	19				
Sant'Anna		1	10	11		3	7	10		3	3	6				
Barra	1	24	76	101	11	12	48	71	28	61	150	239				
Ypiranga			1	1			3	3		2	3	5				
Vassouras	5	3	17	25	2	11	38	51	9	9	71	89				
Desengano		8	2	10	2		2	4			1	1				
Total	609	703	4.905	6.217	406	585	2.318	3.309	454	1.025	2.734	4.213	1	2	4	7

DESIGNAÇÃO	MACACOS.				RODEIO.				MENDES.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.
Côrte	172	154	839	1.165	373	440	1.667	2.480	132	132	476	740
S. Christovão	4		23	27	9	5	13	27			3	3
S. Francisco Xavier			4	4		2	2	4			1	1
Engenho-Novo	1	1	25	27			11	11			3	3
Cascadura	3	3	18	24		3	14	17		4	2	6
Sapopemba		4	15	19	2	1	42	46		1	6	7
Maxambomba	1	9	83	93	2	12	68	82	1	3	16	20
Queimados	6	24	59	89	17	47	109	173	5	6	9	20
Belém	60	200	200	460	11	32	150	193			7	7
Bifurcação		2	1	3								
Macacos					3		3	6			1	1
Rodeio		2	1	3					27	39	95	161
Mendes					12	39	75	126				
Sant'Anna			2	2	14	26	66	106	43	20	156	219
Barra	18	17	31	66	77	174	441	692	68	150	768	986
Ypiranga					2	2	15	19	10	2	47	59
Vassouras		1		1	15	47	175	273	19	18	247	284
Desengano					5	5	22	32	5	11	35	51
Total	265	417	1.301	1.983	542	835	2.874	4.251	310	386	1.872	2.568

DESIGNAÇÃO	SANT'ANNA.				BARRA				YPIRANGA.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.
Côrte	263	252	561	1.076	1.151	1.616	3.297	6.064	123	53	161	337
S. Christovão	15	3	18	36	18	13	30	61			2	2
S. Francisco Xavier	5		11	16		2	9	11			2	2
Engenho-Novo			2	2	2	3	17	22	1		2	3
Cascadura		2	2	4		3	21	24		5	4	9
Sapopemba			3	3	3	7	32	42		4	1	5
Maxambomba	3	1	69	73	6	16	99	121			1	1
Queimados		2	10	12	5	18	40	63			4	4
Belém		3	10	13	51	61	208	320			4	4
Bifurcação												
Macacos	2			2	16	14	38	68				
Rodeio	7	34	84	125	65	192	473	730	4	1	24	29
Mendes	22	24	166	212	79	175	759	1.013	8	1	50	59
Sant'Anna					135	295	502	932	32	6	10	48
Barra	154	278	577	1.009					53	29	153	235
Ypiranga	20	4	6	39	87	37	113	237				
Vassouras	62	68	107	237	247	306	1.069	1.622	54	35	169	258
Desengano		13	4	17	44	50	77	171	2	3	25	30
Total	562	684	1.630	2.876	1.909	1.808	6.784	11.501	277	138	613	1.028

DESIGNAÇÃO	VASSOURAS.				DESENGANO.				TOTAL GERAL.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe	TOTAL.
Côrte	928	833	1.813	3.574	98	85	94	277	11.986	11.183	56.277½	79.446½
S. Christovão	9	2	23	34	1	2		3	960	425	4.188	5.573
S. Francisco Xavier			3	3			1	1	626	978	6.644	8.248
Engenho-Novo	1		10	11		1	4	5	4.849	3.400	22.110	30.359
Cascadura		1	7	8					2.099	1.351	14.377	17.827
Sapopemba	4	5	19	28					742	881	3.022	6.645
Maxambomba	7	9	17	33		6	2	8	590	709	4.824	6.123
Queimados	2	11	39	52			2	2	402	613	2.354	3.369
Belém	14	9	74	97			2	2	486	982	2.878	4.346
Bifurcação									5	7	32	44
Macacos		1	1	2					274	412	1.298	1.984
Rodeio	19	52	193	264	9	11	27	47	514	818	3.147	4.479
Mendes	29	42	237	308		9	33	42	286	430	1.742	2.458
Sant'Anna	52	69	98	219	3	14	6	23	541	716	1.440	2.697
Barra	277	213	1.147	1.373	41	64	83	188	1.747	2.524	6.532	10.803
Ypiranga	57	28	170	255	5	3	5	13	327	141	555	1.023
Vassouras					41	80	99	220	1.259	1.324	3.866	6.449
Desengano	39	67	144	250					162	213	412	787
Total	1.438	1"442	3.995	6.875	198	275	358	831	27.855	27.107	137.698½	192.660½

OBSERVAÇÕES.

Estão incluidas as passagens de recrcio, de ida e volta, nas estações seguintes:

Côrte a Rodeio	40 da primeira classe	— 30	da segunda	— Total 70
" Sant'Anna	20 " "	— 6	"	— " 26
" Barra	170 " "	— 174	"	— " 344
" Vassouras	76 " "	— 40	"	— " 116
" Desengano	28 " "	— 10	"	— " 38
Rodeio á Côrte	2 " "	—	"	— " 2
Barra "	14 " "	— 16	"	— " 30
Vassouras "	2 " "	—	"	— " 2
Total geral	352 " "	— 276	"	— " 628

Assignaturas por 12 mezes:

Entre a Côrte e Engenho Novo... 2 menores e 1 adulto, de primeira classe.
" " Cascadura ...... 2 adultos de primeira classe, e 1 dito de terceira dita.

Rio de Janeiro, 1.º de Fevereiro de 1866.

O Inspector geral, *Antonio Augusto Monteiro de Barros.*

O Contador, *Antonio José Trench.*

Receita

DESIGNAÇÃO	CORTE				S. CHRISTOVÃO				S. FRANCISCO XAVIER				ENGENHO NOVO				
	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL	1.ª CLASS
Côrte	...	...	...	...	89$500	12$000	24$400	125$900	273$000	314$000	918$200	1.605$200	2.612$000	1.344$400	4.261$160	8.217$560	2.425$9
S. Christovão	240$500	11$600	32$600	284$700	...	...	...	...	3$000	6$400	18$200	27$600	84$000	66$000	200$600	350$600	113$2
S. Francisco Xavier	292$000	370$000	1.208$800	1.870$800	500	1$200	4$000	5$700	...	...	...	...	5$000	3$200	14$600	22$800	11$2
Engenho Novo	2.378$500	1.298$000	4.155$400	7.831$900	12$500	15$600	48$400	76$500	1$000	400	4$000	5$400	...	...	...	...	23$7
Cascadura	1.992$876	1.101$424	5.505$648	8.599$948	39$780	31$280	307$280	378$340	12$240	13$800	115$460	141$500	19$140	24$440	205$660	249$240	...
Sapopemba	844$416	913$664	2.433$024	4.191$104	112$320	66$560	235$520	414$400	15$840	7$680	30$720	54$240	21$000	25$520	66$000	112$520	7$0
Maxambomba	1.094$292	1.055$600	3.431$200	5.581$092	11$300	44$000	552$000	607$300	4$520	4$000	40$000	48$520	12$600	17$600	49$600	79$800	5$4
Queimados	822$528	938$400	1.940$176	3.701$104	9$180	8$160	24$480	41$820	...	...	4$080	4$080	5$400	19$200	87$600	112$200	2$2
Belém	1.131$408	1.826$128	2.853$252	5.810$788	...	6$920	15$660	22$580	19$400	3$460	26$100	48$960	18$000	...	32$760	50$760	3$1
Bifurcação	22$500	16$000	26$000	64$500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3$800	3$800	...
Macacos	991$008	619$120	1.858$668	3.468$796	...	4$360	34$880	39$240	...	...	2$180	2$180	9$480	...	35$360	44$840	...
Rodeio	1.871$000	1.748$372	4.403$760	8.018$132	...	...	2$360	2$360	...	...	...	...	...	...	16$100	16$100	...
Mendes	760$320	667$116	980$200	2.407$636	...	...	5$200	5$200	...	...	...	...	...	...	4$920	4$920	...
Sant'Anna	1.625$400	1.523$500	1.556$244	4.705$144	18$900	22$160	22$240	63$300	...	...	11$120	11$120	...	...	...	...	...
Barra	6.671$392	8.053$352	8.798$400	23.523$144	33$300	5$860	45$000	84$160	...	5$860	3$000	8$860	25$600	22$800	42$600	91$000	...
Ypiranga	955$800	348$320	591$480	1.895$600	...	6$220	...	6$220	...	...	...	...	14$120	...	...	14$120	...
Vassouras	6.049$440	4.936$560	6.227$136	17.213$136	...	...	...	...	...	...	6$840	6$840	7$500	...	43$160	50$660	...
Desengano	501$552	375$100	334$080	1.210$732	...	...	...	...	...	...	3$480	3$480	...	6$660	...	6$660	...
Total	28.244$932	25.797$256	46.336$068	100.378$256	327$280	224$320	1.321$420	1.873$020	329$000	355$600	1.183$380	1.867$980	2.833$840	1.529$820	5.063$920	9.427$580	2.592$0

DESIGNAÇÃO	MACACOS				RODEIO				MENDES				SANT'ANNA				
	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL	1.ª CLASS
Côrte	846$176	669$696	1.827$712	3.343$584	1.956$040	2.032$452	3.927$512	7.916$004	784$080	689$040	1.233$440	2.706$560	1.630$900	1.386$840	1.555$132	4.572$872	7.375$4
S. Christovão	19$840	...	50$140	69$980	48$600	23$700	30$680	102$980	...	...	7$800	7$800	94$500	16$620	50$040	161$160	119$8
S. Francisco Xavier	...	...	8$720	8$720	...	9$480	4$720	14$200	...	...	2$600	2$600	31$500	...	30$580	62$080	...
Engenho Novo	4$740	4$160	52$000	60$000	...	...	25$300	25$300	...	...	7$380	7$380	...	...	5$200	5$200	12$8
Cascadura	12$840	11$280	33$840	57$960	...	12$600	29$400	42$000	...	19$200	4$800	24$000	...	9$840	4$920	14$760	...
Sapopemba	...	13$440	25$200	38$640	8$560	3$800	81$700	94$060	...	4$400	13$200	17$600	...	...	7$200	7$200	16$7
Maxambomba	2$940	23$040	106$240	132$220	6$760	36$000	102$000	144$760	4$060	10$800	28$800	43$660	13$500	4$000	138$000	155$500	29$7
Queimados	12$360	42$240	51$920	106$420	42$160	103$400	119$900	265$460	15$800	16$800	12$600	45$200	...	6$200	15$600	21$800	20$3
Belém	65$856	187$200	95$616	348$672	17$064	44$800	104$720	166$584	...	...	7$000	7$000	...	7$200	12$000	10$200	161$1
Bifurcação	...	1$920	$980	4$980	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Macacos	...	...	...	...	6$780	...	2$940	9$720	...	...	1$280	1$280	6$800	...	...	6$800	61$
Rodeio	...	3$920	$980	4$980	...	...	...	...	17$820	23$400	28$500	69$720	7$980	34$000	42$000	83$980	102$7
Mendes	...	...	...	...	7$920	23$400	22$140	53$460	...	...	...	...	11$000	9$600	33$200	53$800	71$1
Sant'Anna	...	...	2$960	2$960	15$960	26$000	33$000	74$960	21$500	8$000	31$200	60$700	...	...	...	...	67$5
Barra	69$120	57$120	52$080	178$320	121$028	241$640	306$880	669$548	60$840	119$520	302$480	482$840	77$000	111$200	115$400	303$600	...
Ypiranga	...	...	...	...	4$480	4$000	15$000	23$480	15$600	2$800	32$900	51$300	33$640	4$000	3$000	40$640	57$
Vassouras	...	3$520	...	3$520	47$400	131$600	246$720	423$720	47$120	39$160	271$040	357$320	128$960	122$400	96$120	347$480	389$6
Desengano	...	...	...	...	16$900	15$000	33$000	64$900	13$500	26$400	42$000	81$900	...	26$000	4$000	30$000	79$3
Total	1.033$772	1.017$536	2.307$888	4.359$196	2.299$652	2.707$872	5.083$612	10.091$136	980$320	959$520	2.027$020	3.966$860	2.035$780	1.737$900	2.112$392	5.886$072	8.565$0

O Inspector Geral, *Antonio Augusto Monteiro de Barros.*

N. 4

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

dos viajantes no segundo semestre de 1865.

	CASCADURA			SAPOPEMBA				MAXAMBOMBA			
	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL
58	1.173$920	5.273$532	8.873$420	811$296	1.034$752	2.443$648	4.289$696	1.106$496	1.015$600	3.423$800	5.545$896
20	69$920	457$700	640$840	120$960	90$880	685$440	897$280	49$720	68$000	703$000	820$720
20	15$710	139$380	166$310	15$840	17$920	42$880	76$640		14$000	74$000	88$000
	32$760	153$920	210$460	6$000	25$520	116$600	148$120	16$200	16$000	35$200	67$400
				6$600	7$600	75$640	89$840	13$240	7$200	31$800	51$240
	11$600	64$960	83$560					10$800	8$800	34$800	54$400
	9$600	27$000	42$040	7$200	11$200	23$200	41$600				
	18$000	24$000	44$260	14$400	17$600	23$200	55$200	34$920	24$000	66$800	125$720
0	14$000	43$400	60$560	2$700	9$600	74$400	86$700	25$200	43$200	83$200	151$600
						9$000	9$000			1$100	1$100
	7$520	43$240	50$760	15$360	6$720	16$800	38$880	8$820	20$480	85$504	114$804
	4$200	16$800	21$000	4$280	30$400	104$500	139$180	10$140	78$000	85$500	173$640
		2$400	2$400			13$200	13$200	4$060		10$800	23$860
				5$400		9$600	15$000		4$000	18$000	22$000
	15$900	15$600	31$500	22$320	54$120	56$580	133$020	4$960	105$600	167$200	277$760
	29$500	14$500	44$000		5$520	2$760	8$280			2$500	2$500
	19$380	12$960	32$340	50$120	37$920	34$760	122$800	32$700	17$400	49$300	99$400
						9$600	9$600		48$000	6$000	54$000
48	1 422$010	6.289$392	10.303$450	1.082$476	1.349$752	3.741$808	6.174$036	1.316$256	1.470$280	4.887$504	7.674$040

QUEIMADOS.				BELÉM				BIFURCAÇÃO.			
1.ª CLASSE	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL	1.º CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL
822.528	843$200	1.841$984	3.507$712	1.039$064	1.864$248	2.687$504	5.590$916				
12$240	5$440	36$720	54$400	108$640	24$220	40$020	172$880				
		5$440	5$440	15$520		45$240	60$760				
10$800	16$800	84$000	111$600		3$100	35$880	38$980			2$080	2$080
6$780	8$000	33$000	47$780	3$160	19$600	49$000	71$760				
14$400	20$800	37$600	72$800	5$400	12$000	58$800	76$200				
45$900	28$800	63$600	138$300	14$400	51$200	84$000	149$600			1$100	1$100
				40$320	79$200	134$800	254$320			$700	$700
28$620	86$400	132$400	247$420						$600		$600
		1$400	1$400		$600	2$100	2$700				
8$160	38$720	57$200	104$080	40$768	205$632	95$712	342$112	1$120		$480	1$600
32$240	105$600	126$500	264$340	29$704	50$400	95$480	175$584				
9$480	25$200	15$400	50$080	9$040	6$000	12$000	27$040				
	9$300	10$920	20$220		7$200	3$600	10$800				
44$660	43$200	86$400	174$260	88$480	170$800	210$000	469$280		2$800		2$800
		6$300	6$300		6$800	5$100	11$900				
11$280	55$000	95$000	161$280	39$816	33$600	135$660	209$076				
11$720		5$200	16$920			2$200	2$200				
1.058$808	1.286$460	2.639$064	4.984$332	1.434$312	2.534$600	3.697$196	7.666$108	1$120	3$400	4$360	8$880

	BARRA			YPIRANGA				VASSOURAS			
E.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL
58	9.129$712	9.795$000	26.300$180	870$840	329$660	511$980	1.712$480	6.931$200	5.511$760	6.185$412	18.628$372
80	76$180	90$000	286$060			6$360	6$360	68$400	13$400	78$660	160$460
	11$720	27$000	38$720			6$360	6$360			10$260	10$260
00	17$100	48$280	78$180	7$060		6$280	13$340	7$500		33$200	40$700
	15$900	54$600	70$500		29$500	11$600	41$100		6$460	22$680	29$140
40	34$440	78$720	129$900		22$080	2$760	24$840	28$640	31$600	60$040	120$280
60	70$400	217$800	317$960			2$500	2$500	45$780	52$200	49$300	147$280
00	64$800	72$000	157$100			8$400	8$400	11$280	55$000	97$500	163$780
69	170$800	291$200	623$160		3$400	8$500	11$900	62$568	36$960	143$640	243$168
40	47$040	63$840	172$320						4$700	2$380	7$140
00	268$800	330$120	701$620	8$960	2$000	24$000	34$960	60$040	145$600	269$640	475$280
00	139$520	299$680	510$300	12$480	1$400	35$000	48$880	70$928	92$400	259$640	475$280
00	118$000	99$880	285$380	37$120	6$000	5$000	48$120	108$160	124$200	88$200	320$560
				34$980	17$400	45$900	98$280	437$028	438$200	799$260	1.674$488
20	22$200	33$900	113$520					51$300	22$400	68$000	141$700
28	428$400	747$320	1.565$348	48$600	28$000	67$600	144$200				
00	80$000	61$600	220$800	2$720	3$600	15$000	21$320	19$500	26$800	28$800	75$100
96	10.695$012	12.310$940	31.571$048	1.022$760	443$040	757$240	2.223$040	7.902$324	6.561$740	8.196$132	22.660$196

DESENGANO				TOTAL GERAL			
1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL	1ª CLASSE.	2ª CLASSE.	3ª CLASSE.	TOTAL.
709$800	561$500	327$120	1.598$420	30.284$356	27.912$780	46.237$636	104.434$772
7$740	13$640		21$380	1.091$240	486$000	2.487$960	4.065$200
	6$660	13$520	3$180	371$580	443$230	1.628$060	2.442$870
	6$660	13$520	3$480	2.480$880	1.436$100	4.826$640	8.743$620
				2.105$656	1.318$124	6.485$328	9.909$108
				1.085$116	1.176$384	3.230$244	5.491$744
	36$000	6$000	42$000	1.298$452	1.454$440	4.922$340	7.675$282
		5$200	5$200	1.030$808	1.393$000	2.688$956	5.112$764
		4$400	4$400	1.535$136	2.440$668	3.928$248	7.904$052
				22$500	18$520	43$880	84$900
				1.149$736	954$352	2.300$464	4.404$552
30$420	33$000	40$500	103$920	2.175$284	2.522$692	5.586$740	10.284$716
	21$600	39$600	61$200	956$328	986$236	1.741$900	3.684$464
6$900	28$000	6$000	40$900	1.906$840	1.876$360	1.897$964	5.681$164
73$800	102$400	66$080	242$280	7.764$508	9.567$772	11.112$860	28.445$140
6$800	3$600	3$000	13$400	1.139$160	455$360	778$440	2.372$960
20$500	32$000	19$800	72$300	6.873$064	5.884$940	8.051$416	20.809$420
				645$092	607$560	544$960	1.797$612
855$960	838$400	534$700	2.229$060	63.915$736	60.934$518	108.494$036	233.344$290

Rio de Janeiro, 1º de Fevereiro de 1866.

O Contador, *Antonio José Trench.*

N. 5

ESTRADA DE FERRO DE D. PE

Recapitulação do movimento e receitas no segund

DESIGNAÇÃO.	VIAJANTES					BAGAGENS			ANIMAES		CARROS		M												
	MOVIMENTO				Producto.	Peso		Producto	Numero	Producto	Numero	Producto	IMPORTAÇÃO												
													Diversos		Alimenticios		Sal		Total		Palmos cubicos	Palmos lineares	Producto	Café	
	1ª Classe.	2ª Classe.	3ª Classe.	TOTAL		Arrobas.	Lbs.						Arrobas.	Lbs.	Arrobas.	Lbs.	Arrobas.	Lbs.	Arrobas.	Lbs.				Arrobas.	Lbs.
Côrte	11.986	11.183	56.277½	79.446½	104.434$772	14.832	4	12.953$376	842	3.129$648	10	240$100	315.988	4	283.022	5	145.459	16	744.469	25	66.830½	49.509	185.357$093		
S. Christovão	960	425	4.188	5.573	4.065$200																				
S. Francisco Xavier	626	978	6.644	8.248	2.442$870																				
Engenho-Novo	4.849	3.400	22.110	30.359	8.743$620	6.065	24	523$780	74	29$460			1.915	16	79				1.994	16	436		149$210	153	26
Cascadura	2.099	1.351	14.377	17.827	9.509$108	4.862	16	506$060	143	128$890			131						131		376		58$390	6.760	16
Sapopemba	742	881	5.022	6.645	5.491$744	1.700	16	393$740	89	76$060	1	5$300	152	16	17				169	16			20$970	19.901	10
Maxambomba	590	709	4.824	6.123	7.675$232	2.780	8	425$900	184	315$300	2	12$400	7.971	10	5.517	10			13.488	20	416	2.555	3.704$070	25.091	22
Queimados	402	613	2.354	3.369	5.112$764	2.871	16	388$710	114	134$440	1	11$300	6.021	12	7.360				13.381	12	50	230	2.467$000	25.000	16
Belém	486	982	2.878	4.346	7.904$052	1.091	12	415.990	193	377$840			1.190	16	2.311	16			3.502		7.118		685$140	37.874	13
Bifurcação	5	7	32	44	84$900																				
Macacos	274	412	1.298	1.984	4 404$552	553		221$014	85	214$500	3	23$200	1.295	16	288	2			1.583	18	9.067	4.521	1.186$210	23.806	10
Rodeio	514	818	3.147	4.479	10.284$716	860	12	651$120	180	506$560	1	3$600	1.779	13	1.270				3.049	13	2.417	5.286	1.131$120	162.434	14
Mendes	286	430	1.742	2.458	3.864$464	196	18	202$046	28	50$140			286	3	167	16			435	19	2.892		104$930	15.727	28
Sant'Anna	541	716	1.440	2.697	5.681$164	423		370$010	48	90$810			463	20	4.692				5.155	20	713	40	605$690	93.364	12
Barra	1.747	2.524	6.532	10.803	28.445$140	2.549	25	3.101$864	348	1.436$400	2	16$200	844	30	914				1.758	30	776	4.800	288$630	760.507	22
Ypiranga	327	141	555	1.023	2.372$960	338	16	306$500	12	26$700	1	16$300	393		560				953		2.236		154$610	13.584	16
Vassouras	1.259	1.324	3.866	6.449	20.809$420	1.104	16	1.567$920	31	212$550	8	153$250												151.653	22
Desengano	162	213	412	787	1.797$612	77	16	100$840	3	20$480															
Total	27.855	27.107	137.698½	192.660½	233.344$290	40.304	23	22.128$870	2.374	6.749$778	29	481$650	338.432	28	306.198	17	145.459	16	790.090	29	93.328	66.941	195.913$063	1.335.861	3
No 2.º semestre de 1864	30.623	32.078	119.022	181.723	281.718$988	40.625	2	19.875$286	2.243	7.217$274			291.457	4	279.412	6	156.867	16	727.736	26	115.090	53.811	158.432$978	1.184.912	20
Differença de 1865 para mais			18.676½	10.937½	14.625$302			2.253$584	131				46.975	24	26.786	11			62.354	3		13.130	37.480$085	150.948	15
Differença de 1865 para menos	2.768	4.971				320	11			467$496							11.408				21.762				

TRAFEGO DO RAMAL DE MACACOS EM AMBAS AS DIRECÇÕES

DESIGNAÇÃO.	PASSAGENS		BAGAGENS			ANIMAES		MERCADORIAS			
	Num.	Producto.	Arrobas.	Lbs.	Producto.	Num.	Producto.	Arrobas.	Lbs.	P. cubicos.	P. lineares
Total	3.967	2.007$576	905	27	95$260	117	66$160	73.488	2	19.243	13.47
No 2º semestre de 1864	9.810	2.531$286	2.332	25	192$160	294	165$280	369.202	25	19.824	2.21
Differença em 1865. para mais											11.25
Differença em 1865. para menos	5.843	523$710	1.426	30	96$900	177	99$120	295.714	23	581	

O Inspector Geral, *Antonio Augusto Monteiro de Barros.*

Rio de Janeiro, 1.º de Fevereiro de 1866.

DRO II.

o semestre de 1865.

ERCADORIAS														MULTAS.	ARMAZENAGENS	TELEGRAPHO			TOTAL GERAL
EXPORTAÇÃO									TOTAL										
Diversos		Alimenticios		Total		Palmos cubicos	Palmos lineares	Producto	Peso		Palmos cubicos	Palmos lineares	Producto			Numero de telegrammas.	Numero de palavras.	Producto.	
…obas.	Lbs.	Arrobas.	Lbs.	Arrobas.	Lbs.				Arrobas.	Lbs.									
...	...	...	...	...	...	...	...	...	744.469	25	66.830½	49.509	185.357$093	177$000	808$810	226	5.695	730$500	307.831$299
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4.065$200
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2.442$870
687	...	185	16	1.026	10	174	210	40$670	3.020	26	610	210	189$880	25$000	...	3	107	9$800	9.521$540
…521	16	912	16	43.194	16	4.183	...	2.563$000	43.325	16	4.559	...	2.621$390	...	...	9	290	32$200	13.197$648
7.046	8	2.725	21	59.673	7	25.710	59	5.105$454	59.842	23	25.710	59	5.126$424	...	...	1	12	...	11.093$268
3.899	26	7.520	21	36.512	5	13.599	156.522	4.678$930	50.000	25	14.015	159.077	8.383$000	...	11$040	29	716	81$000	16.903$872
7.004	29	7.457	16	39.462	29	13.862	431	5.643$860	52.844	9	13.912	661	8.110$860	...	...	16	356	32$000	13.790$074
1.309	21	4.958	30	44.143	...	18.534	...	8.489$130	47.645	...	25.652	...	9.174$270	20$000	480	30	722	83$200	17.975$232
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	42	6$500	91$400
4.240	31	13.997	29	42.045	6	8.824	8.850	8.631$580	43.628	24	17.895	13.471	9.817$790	...	...	17	398	46$500	14.727$566
6.705	14	7.324	14	176.464	10	13.594½	11.963	46.557$710	179.513	23	16.012	17.249	47.688$830	10$000	...	49	1.242	142$400	59.287$226
1.191	2	1.818	13	18.737	11	1.090	112	5.484$090	19.190	30	3.982	112	5.589$020	10$000	5$380	14	357	37$500	9.578$550
780	6	5.554	24	99.699	10	73	...	32.678$040	104.854	30	786	40	33.283$730	...	5.120	31	727	106$000	39.536$834
57.872	5	40.194	11	868.574	6	1.845	...	311.913$958	870.333	4	2.621	4.800	312.202$588	...	155$140	140	3.761	392$100	345.749$432
448	16	3 414	16	17.447	16	1.039	...	6.242$320	18.400	16	3.275	...	6.396$930	...	15$300	6	140	21$500	9.156$190
2.879	27	2.628	1	157.161	18	2.189	...	68.144$620	157.161	18	2.189	...	68.144$620	90$000	...	23	553	108$900	91.086$660
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	34	6$200	1.925$132
…9.587	9	98.693	4	1.604.141	16	104.720½	178.247	506.173$362	2.394.232	13	198.048½	245.188	702.086$425	332$000	1.001$270	596	15.152	1.836$300	967.960$583
…4.831	2	76.802	23	1.376.546	13	55.569½	32.763	383.664$716	2.104.283	7	170.659½	86.574	542.097$694	151$000	775$590	409	9.727	1.151$000	789.986$832
…4.756	7	21.890	13	227.595	3	49.151	145.484	122.508$646	289.949	6	27.389	58.614	159.988$731	181$000	225$680	187	5.425	685$300	177.973$751
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Producto	Armazenagens.	Telegrapho	Total
3 342$022	...	6$947	5.517$965
7.126$804	...	27$796	10.043$326
3.784$782	...	20$849	4.525$361

N. 3

RELATORIO DO PRIMEIRO ENGENHEIRO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

Escriptorio dos Engenheiros da Estrada de Ferro de D. Pedro II. Rio de Janeiro, 15 de Janeiro de 1866.

Illm. Sr. Dr. Bento José Ribeiro Sobragy, Dignissimo Director.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o seguinte relatorio semestral dó estado das obras em construcção sob a minha direcção, na Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Durante os ultimos seis mezes as obras do tunel grande proseguiram com grande vigor, como se vê na seguinte demonstração do trabalho feito durante esse periodo.

Numero de jardas cubicas de alargamento............	6500
Dito de ditas dito de revestimento de alvenaria.......	3277
Dito de pés correntes de abobada..............	3172

No dia 2 de Dezembro, anniversario natalicio de S. M. o senhor D. Pedro II, esta importante obra, que foi por muito tempo objecto de tantas duvidas para o espirito publico, e causa de grande anciedade para os que estavam encarregados desta empreza, achava-se quasi completa a ponto de permittir a passagem de uma locomotiva. Successo este que deveria ter causado maior enthusiasmo, se a construcção da linha provisoria acima do tunel não tivesse, muitos mezes antes, tornado familiar ás margens do Parahyba o rincho do *cavallo* de *ferro*.

O serviço regular por este tunel foi inaugurado no dia 17 de Dezembro, e desde essa data os trens cessaram de passar pela linha provisoria.

No acto de abandonar esta obra, não será fóra de proposito reproduzir alguns de seus traços caracteristicos.

O seu comprimento era de 36|10 milhas. O maximo declive, subindo do Rodeio, era 1 em 18 ou quasi 300 pés por milha. O descenso para a parte dos Mendes e opposto ao mais pesado trafego, era 1 em 25 ou 211 pés por milha. O menor raio de curvatura era 230 pés (70 metros). Esta curva combinada com o declive de 4 % (211 pés por milha), existia sobre uma ponte de madeira de 65 pés de altura, ponte que produzio bastante excitação nos nervos de muitos viajantes, que por ella transitaram.

A total ascenção desde a linha principal na Bifurcação além do Rodeio até o cume , era 466 pés. Os trilhos neste ponto achavam-se a 370 pés acima dos do tunel, e o termo medio das rampas, era quasi 260 pés por milha, ao passo que o termo medio do descenso para a parte dos Mendes, era 177 pés por milha. A linha era percorrida por locomotivas de tanques (tank engines) da fabrica de Baldwin & Comp.. dos Estados-Unidos. Estas machinas tem 8 ro-

das, todas motrizes, dando-se a particularidade de que 4 dessas motrizes estão reunidas em um jogo flexivel ou *Bogie*, cujas rodas acham-se peiadas ás motrizes trazeiras por connectores, que differem dos empregados ordinariamente, pelo facto de terem os bronzes concavos para ajustar-se nelles os pinos da manivella, que são de fórma algum tanto espherica: arranjo este que permitte ás motrizes do jogo, descrever um angulo consideravel em relação ao eixo da machina, dando-lhe assim um alto gráo de flexibilidade. Para garantir a segurança em tão fortes declives, fixou-se em 7 milhas por hora a velocidade dos trens de passageiros na subida, e em 5 na descida. Estas machinas rebocavam 8 carros de passageiros, ou 6 de cargas completamente carregados, com a velocidade prescripta, sobre os mais fortes declives, conservando uma pressão uniforme de 120 libras e soltando vapor da valvula de segurança frequentemente durante a ascenção. Para ajudar a diminuição da velocidade no descenso empregava-se um arteficio simples e efficaz chamado freio atmospherico, que consiste apenas em uma grande torneira, collocada para introduzir ar pela caixa da valvula no cylindro, formando um coxim elastico de ar comprimido alternativamente sobre cada lado do embolo, para retardar o seu movimento e assim reprimir a velocidade da machina. A primeira locomotiva passou pela linha provisoria a 22 de Fevereiro de 1864, e o transporte dos materiaes para a via permanente além do tunel grande, começou no dia 11 de Março seguinte. Os trens de passageiros sómente principiaram a percorrer a linha, depois de concluido o assentamento dos trilhos até a Barra do Pirahy, em 7 de Agosto do mesmo anno. E' agradavel poder-se informar que durante todo o periodo (quasi dous annos) que os trens passaram por esta estrada, não occorresse o mais leve accidente, facto este que falla bem alto em favor do cuidado e pericia dos machinistas, e da boa conservação da linha.

A' vista tambem da recente conclusão do tunel grande, alguns detalhes do seu começo e progresso me parecem appropriados, não obstante involver uma repetição do que antes se disse.

Todo o tunel foi perfurado em rocha granitica. O material da metade para a parte do Norte era sufficientemente rijo, e em muito poucos lugares exigio revestimento, emquanto a outra metade para a parte do Sul, era geralmente de caracter que exigio revestimento.

O comprimento total perfurado em rocha foi...............	7209	pés
Comprimento do córte aberto na extremidade Sul que exigio abobada e foi convertido em tunel..................	128	"
Comprimento total actualmente de face a face dos portões..	7337	"
Dito dito do revestimento..........................	3172	"

Além da abobada, 228 pés de comprimento, tem paredes lateraes de ambos os lados sem arco, e 226 de um lado só, ficando 4037 pés de paredes e abobadas de rocha natural, 83 pés de abobada foram feitas de tijollo, e o restante de pedra. Toda a obra é assente em cimento. Tres poços principaes de 186 pés de comprimento na direcção do eixo do tunel, e de 8 pés de largo, quasi de fórma elliptica, e contendo 5 jardas por pé de profundidade, foram abertos sobre o eixo do tunel, e com o fim de começar a perfuração da galeria na extremidade Sul, sem esperar pela conclusão dos pesados córtes que se achavam nas proximidades, um quarto poço foi aberto no portão proposto, mas sendo inutilisado por um accidente, que depois mencionarei, abrio-se um quinto em distancia de 260 pés mais adiante do antecedente.

A seguinte demonstração mostra a profundidade e distancia perfurada, e o tempo exigido para a obra.

Comprimento actual do tunel..........................	7336	pés.

Poços.	*Profundidade.*	*Começado.*	*Acabado.*
N.º 1 (*)	324 pés	Agosto 1858	30 de Junho 1862
" 2	253 "	" "	31 de Agosto 1860
" 3	338 6|10 "	" "	30 de Nov. 1860
Portão Novo		Dezembro 1859	31 de Maio 1860

Comprimento do poço do Portão Novo ao poço n.º 1—1.315 pés. A galeria começou em Junho de 1860, e os trabalhadores encontraram-se em 16 de Maio de 1863.

Comprimento entre os poços n.ºs 1, 2................ 2012 1|2 pés.
Começou a galeria do poço n.º 1 em Junho de 1862.
Dito " " dito " 2 " Setembro de 1862.
Encontro em 30 de Maio de 1864.

Comprimento entre os poços n.ºs 2 e 3.................. 2181 pés.
Começou a galeria do poço n.º 2 em Setembro de 1860.
Dito " " dito " 3 " Dezembro de 1860.
Encontro em 31 de Janeiro de 1864.

Comprimento entre o portão do Norte e o poço n.º 3..... 1209 1|2 pés.
Começou a galeria do portão do Norte em Novembro de 1859.
Começou a galeria do poço n.º 3 em Dezembro de 1860.
Encontro em 12 de Fevereiro de 1862.

O termo médio da perfuração da galeria foi 31 3|4 pés por mez. O maior trabalho e alguns mezes em cada face foi de 75 pés, e o menor 13 pés.

O tempo dispendido com a obra, desde o começo da perfuração dos poços até a passagem da locomotiva, foi 7 annos e 4 mezes. O tunel é para via singela e tem a largura de 14 pés, e altura 18 acima dos trilhos. A quantidade total de excavação nos poços e tunel foi 82550 jardas cubicas, e 9672 de alvenaria para revestimento. Fecharam-se todos os poços, excepto o de n. 2, que está collocado quasi a meio do tunel e foi revestido de alvenaria desde a superficie do sólo até a rocha, em distancia de cerca de 40 pés, conservando a área inteira do poço que é de 135 pés quadrados. A alvenaria será collocada até a altura de 10 pés acima da superficie da terra, e coberta por uma forte grade de ferro, para prevenir a queda accidental de qualquer objecto, ou que intencionalmente seja lançado no tunel.

Os poços ns. 1 e 3 foram fechados porque a despeza que se faria com o revestimento, excederia muito a qualquer supposta vantagem que se ganhasse em deixal-os abertos. Devo observar de passagem que a experiencia tem mostrado que mesmo com o poço n. 2 fechado, como temporariamente se acha em quanto se está revestindo, a ventilação é tão perfeita quanto o poderia desejar com o numero de trens que actualmente percorrem a estrada.

O primeiro accidente grave, occorreu depois que a galeria já se estendia em uma distancia de 178 pés do poço do portão do Sul.

A rocha que a principio parecia sufficientemente solida, começou a decompor-se, depois de estar pouco tempo exposta á acção da atmosphera, e com quanto promptamente se empregassem todos os meios para segurar a obra, revestindo-a de madeira, com tudo principiaram a cahir massas de pedra, e durante a noite depois de terem os trabalhadores sahido da galeria, uma grande parte do tecto abateu, formando uma fenda que chegou até a superficie do

(*) Chegou ao tecto do tunel em Agosto de 1861, e abateu, sendo preciso perfural-o de novo.

chão e estendeu-se em altura de cerca de cem pés. Um novo poço que tomou a designação de "poço do portão novo" foi logo começado, um pouco adiante da parte superior da galeria cahida, e dahi em diante continuou a perfuração do tunel. Muito tempo depois os restos da galeria cahida, foram perfurados com grande trabalho e risco e seguros com revestimento de alvenaria.

Um accidente ainda mais grave aconteceu no poço n. 1. Tinha elle attingido o tecto do tunel, quando vio-se que o madeiramento da boca cedia á pressão lateral do material que a cercava, e comquanto immediatamente se tomassem medidas para segurar os lados por meio de um revestimento addicional, o todo cahio, enchendo o poço, e deixando sómente uma grande cratéra para marcar a sua posição. Os meios mais energicos foram logo applicados para restabelecer a obra, e nenhum outro accidente occorreu, havendo porém grande trabalho em segurar-se o poço até a conclusão do tunel, visto a natureza peculiar da formação em que foi aberto.

Occorreram diversas grandes irrupções de agua, principalmente no poço n. 3, que de uma das vezes encheu-se até quasi a boca, e exigio algumas semanas para removel-a. Cerca de 600 ou 700 pés de comprimento do tunel foram perfurados em rocha pouco consistente e de caracter perigoso, porém o numero das vidas perdidas não foi maior do que geralmente costuma ser em obras deste caracter e importancia. O consumo de 300,000 libras de polvora, que passaram por mãos de homens, muitos dos quaes tornaram-se por habito mais ou menos descuidados, não podia ser feito, sem se esperar que causasse perda de vidas.

Na ausencia de dados de confiança, pode-se dizer que não está longe da verdade, que 35 a 40 pessoas morreram na obra desde o seu começo por explosões prematuras ou demoradas, quedas de pedras do tecto, cahindo nos poços e outros accidentes.

3.ª secção. — A 17 de Dezembro acima mencionado como dia de inauguração do tunel, foi tambem aberta ao trafego a linha desde a estação de Vassouras até o Desengano, seguindo um trem regular de passageiros, em conveniente distancia, o que conduzia a SS. MM. Imperiaes e seu sequito.

Esta porção de linha comprehende a ponte de pedra e ferro sobre o primeiro cruzamento do Parahyba, consistindo de 9 arcos de 40 pés de vão, e duas traves de 80, servindo sobre o mesmo nivel, tanto ao trafego da estrada de ferro como ao ordinario. Os arcos e travessões do assoalho da ponte foram todos construidos de trilhos Barlow, que tinham sido tirados da linha, nas substituições e reparos feitos de tempos em tempos. O eixo da ponte é curvo com um raio de 717 pés, porém transversalmente os pilares de pedra são todos parallelos uns aos outros e á correnteza do rio.

Desde a inauguração estenderam-se os trilhos ao 2.º cruzamento do Parahyba no Paraiso. Neste lugar com o fim de poupar-se o tempo necessario para a erecção da superstructura de ferro da ponte permanente, collocou-se uma ponte provisoria de madeira sobre os pilares de pedra acabados, de forma a não embaraçar o assentamento dos trilhos, a qual achava-se quasi completa, quando a ultima enchente que trouxe comsigo grande quantidade de paus fluctuando derribou as obras incompletas de 3 dos 9 pequenos lanços, causando algumas semanas de demora ao progresso do assentamento dos trilhos. Far-se-hão todos os esforços para prolongar o menos possivel esta demora. Entretanto convidaram-se proponentes a apresentar propostas para erecção da structura permanente de ferro, consistindo de 9 arcos de 50 pés de vão cada um e uma trave de 110, e que brevemente começará.

As divisões 18 a 30 (inclusive) estão completamente promptas para receber os trilhos, com excepção de alguns pequenos retoques que serão

feitos pela assentador dos trilhos. A superstructura de ferro da ponte sobre o rio Secretario ou Ubá na divisão 38, consistindo de traves chatas para dois vãos de 55 pés cada um e um de 20, já se recebeu de Inglaterra.

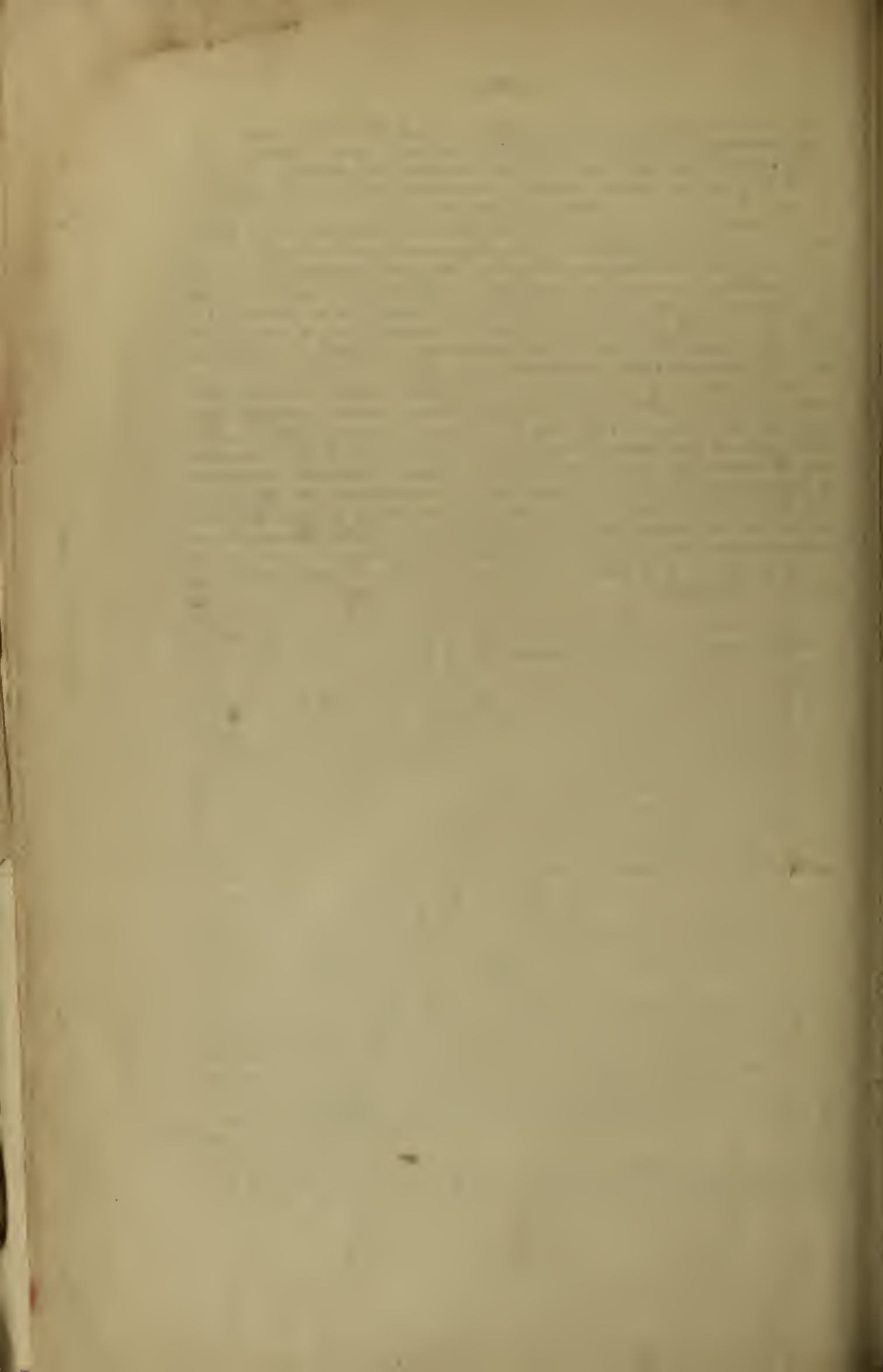
O trabalho do mais incommodo e dispendioso corte da parte do Norte do tunel na divisão 31 aproxima-se de sua conclusão.

As divisões 32 a 34 (inclusive) estão promptas para receber os trilhos, com a excepção antes mencionada em relação as divisões 18 a 30.

Fez-se um contracto para erecção de uma ponte provisoria de madeira (com sufficiente fortaleza para permittir a passagem das locomotivas) sobre os pegões e pilares concluidos da ponte da Boa-Vista na divisão 41, e os emprezarios tem já tirado muita madeira necessaria para a structura das terras do commendador José Pereira de Almeida, que generosa e gratuitamente offereceu seus matos á estrada de ferro.

Nas divisões 45 a 49 (incluisive) resta apenas fazer-se cerca de 2,500 jardas cubicas de muralhas de sustentação. Na divisão 50 cerca de 2,000 jardas cubicas de terra. Na 51 cerca de 1,100 jardas de terra e 600 de pedra. Na 53 cerca de 1,500 jardas de terra e 200 de pedra. Na 54, 5,000 jardas cubicas de terra, além de cerca de 120 jardas cubicas de alvenaria nos pegões do aqueducto na Fazenda de Cantagallo, e a superstructura de madeira do mesmo. A divisão 55 está acabada, e na 56 falta apenas fazer-se 500 jardas de obra de terra, além de cerca de 24,000 jardas cubicas de excavações que exige o terreno da estação.

Da divisão 51 a 56 tem-se de edificar dez boeiros de pedra abertos que são tambem exigidos.

Respeitosamente etc., (Assignados) *W. S. Ellison.* 1.º Engenheiro.

N. 4.

MAPPA DA TOTALIDADE DO SERVIÇO FEITO NAS 56 MILHAS DA 3ª SECÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1865.

NATUREZA DO SERVIÇO	*Jardas cubicas orçadas.*	*Jardas cubicas feitas até 30 de junho de 1865*	*Jardas cubicas feitas de julho a dezembro de 1865*	*TOTAL.*
Excavação em terra	2,125.336	1,198.935	85.117	1.284.052
" " pedra	260.374	113.728	5.973	119.701
" " tuneis	5.810	4.475		4.475
Alvenaria de boeiros	7.937	6.782,6	62	6.844,6
" de muralhas	12.285	1.656	7	1.663
" de pontes	11.111	10.446,9	732,84	11.179,74
Capello da cantaria	659			
Calçamento	500	6.427,2	492	5.964 2
Cal para alvenaria	....	6.417,5	178,88	6.596,38
Cimento para alvenaria	....	5.118	....	5.118
Revestimento de taludes e tuneis	....	1.256	....	1.256
Enchimento de vãos com argamassa e pedr.	....	1.427	....	1.427
Superficie lavrada a escopro e martello	....	18.724	....	18 724 (*)

Custo até 30 de Junho de 1864	1.831:876$367	Custo do semestre de Junho a Dezembro de 1865	115:353$770	Custo até 31 de Dezembro de 1865	1.947:230$137
Deducção	263:366$740	Deducção	11:535$377	Deducção	274:902$117
Saldo	1.568:509$627	Saldo	103:818$393	Saldo	1.672:328$020

(*) Pés quadrados.

Secretaria da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 25 de Janeiro de 1866.

Manoel Coelho da Rocha, Secretario.

N. 5

RELAÇÃO DO PESSOAL DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, EM 31 DE DEZEMBRO DE 1865.

GRADUAÇÕES. NOMES.	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
DIRECTORIA.		
Director — Dr. Bento José Ribeiro Sobragy.....		10.000$000
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL		
Secretario-caixa — Manoel Coelho da Rocha.....		5.400$000
Guarda-livros — José Torquato de Faria.........		4.400$000
Comprador — Antonio Francisco Fortes Bustamante Sá		4:000$000
Pagador — José Narciso da Silva Vieira..........		3.200$000
Escripturario — José Timothéo da Costa..........		2.000$000
" — Francisco Thomaz de Aquino.....		2.000$000
Continuo — José Bento Ferreira Soares..........		600$000
ARMAZEM DO DEPOSITO		
Almoxarife — Antonio Julio Gordilho da Silva Valente..........................		2.800$000
Fiel — Francisco José Pinto Monteiro..............		1.200$000
Despachante encarregado das descargas — João Antonio Alves Conti......................		1.440$000
INSPECTORIA DO TRAFEGO		
Inspector geral — Capitão Antonio Augusto Monteiro de Barros........................		9.000$000
Secretario — José Ignacio de Mesquita..............		3.000$000
Chefe da contabilidade — Antonio José Trench.......		3.600$000
Desenhador — Nuno Pinheiro de Campos Nunes......		2.200$000
Escripturario da contadoria — Sebastião Machado Nunes............................		1.200$000
" — Bento Ferreira Soares..............		1.200$000
Continuo — José Galdino de Castro.................	3$000	
Impressor de bilhetes — Manoel de Souza Monteiro...	1$600	

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO	VENCIMENTO ANNUAL
OFFICINAS			
Chefe de tracção	Gustavo do Rego Macedo........		5.000$000
Contramestre geral	Augusto Fievet...............		3.600$000
Escripturario	Augusto Canuto Rodrigues da Costa..	5$000	
Ajudante	Diogo José Leite Guimarães Junior.......	1$600	
Apontador e encarregado da estatistica	Jesuino Alvares da Silva......................	3$500	
Armazenista	Manoel Alves de Oliveira............	4$000	
Ajudante	Antonio José de Lima Camara...........	2$500	
TELEGRAPHO ELECTRICO			
Chefe	Felippe de Barros Vasconcellos............		3.600$000
Telegraphista de 1.ª classe	Joaquim Candido de Oliveira.........................		1.200$000
"	Carlos Daniel de Souza Queiroz........	3$000	
"	José Patricio Pires..................	3$000	
"	Joaquim Antonio Rapozo............	3$000	
"	João Francisco dos Anjos............	3$000	
Dito de 2.ª classe	Zeferino João Barboza...........	2$000	
"	Pedro Rodolfo Alvares...............	2$000	
"	Mathias Gonçalves Ferreira...........	2$000	
Telegraphista de 2. classe	José Cyrillo de Almeida..	2$000	
"	José Moreira Nunes Teixeira.........	2$000	
"	Luiz José Rangel....................	2$000	
"	Antonio Antunes Ferraz.............	2$000	
"	João Bernardes de Mattos Junior......	2$000	
"	Antonio Joaquim da Silva............	2$000	
"	Edmundo Monteiro Peixoto..........	2$000	
"	Miguel Antonio Fragozo.............	2$000	
Praticante	Joaquim Francisco Corrêa..............	1$000	
"	Ignacio Rodrigues Pinheiro..........	1$000	
LINHA			
Engenheiro residente da 2ª e 3ª secções	João Gomes do Val..........................		3.600$000
Secretario do da 1ª dita	Joaquim José da Silveira Azevedo.........................	3$000	
Dito do da 2ª dita	Candido José de Araujo Vianna Junior..........................	2$000	
Escripturario	Miguel Antonio Dias..............	2$000	
Conductor na 1ª secção	Severiano Antonio das Chagas.........................		2.000$000
Dito na 2ª e 3ª ditas	Henrique Scheid............		2.000$000

CARGOS	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
Apontador da 1ª subdivisão	João Miguel Gomes de Oliveira		1.200$000
Dito da 2ª dita	Satyro José de Mendonça		1.200$000
Dito da 3ª dita	José Lourença Pereira		1.200$000
Dita da 4ª dita	Jacintho Mascarenhas Santos Silva		1.200$000
Dito da 5ª dita	Angelo Bergamo		1.200$000
Mestres dos trilhos	Henrique Lowe	5$000	
Ajudante do mesmo	Joaquim Pacheco Pereira	3$000	
Contra-mestre carpinteiro	Feliciano José Bernardes Pinheiro	3$500	
Mestre pedreiro	Jacob Amant	5$000	

PESSOAL DAS ESTAÇÕES

Da Côrte

CARGOS	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
Agente	Rodrigo Pinto Navarro de Andrade		3.600$000
Ajudante do mesmo	Jeronymo Candido de Moura		2.800$000
Fiel	José Francisco de Macedo		2.400$000
Dito recebedor	José Soares Pinto		2.200$000
Escripturario	Daniel Roocke		1.200$000
"	João Aurelio Ortegal Barboza		1.200$000
"	Agostinho Polydoro Xavier Pragana		1.200$000
Conferente	Francisco da Veiga Abreu		1.200$000
"	Joaquim Vieira Coimbra	2$400	
"	Bernardino José de Azevedo Maia	2$400	
"	Carlos de Azevedo Coutinho	2$400	
"	João Vaz Rogerio	2$400	
"	José Bonifacio Rogerio	2$400	
Despachante de bagagem	Joaquim de Souza Fontes	3$000	
Bilheiteiro	João Cancio de Pontes	3$000	
Guarda do armazem servindo de bilheiteiro	Antonio José de Barros	2$400	
Praticante	Sebastião Vieira de Souza	1$600	
"	Thomaz Henrique Pires	1$600	
"	José Carlos de Mendonça Paes Leme	1$500	
"	João Baptista Pereira de Almeida	1$600	
Feitor de manobras	Antonio José Fernandes	2$500	

Engenho Novo

CARGOS	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
Agente	Joaquim Mariano Azeredo Coutinho		2.000$000
Confreente telegraphista	Hermano de Vasconcellos Bittencourt		1.200$000

Cascadura

CARGOS	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
Agente	Gabriel José Pereira Bastos		2.000$000
Conferente telegrphista	Joaquim Ferreira Fraga		1.200$000

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
	Sapopemba		
Agente	— Manoel Pires da Silveira		2.000$000
Conferente telegraphista	— Henrique Ayres Pimenta		1.200$000
	Maxambomba		
Agente	— Juvenal José de Oliveira Braga		2.000$000
Conferente telegraphista	— José Luiz da Cunha Gardel		1.200$000
	Queimados		
Agente	— Domingos Carolino de Carvalho		2.000$000
Conferente telegraphista	— Vicente Antonio de Oliveira		1.200$000
	Belem		
Agente	— Laurenio Augusto de Oliveira Mattos		2.400$000
Fiel	— José Agostinho Barbosa		1.500$000
	Macacos		
Conferente telegraphista	— Joaquim Gonçalves de Andrade		1..200$000
	Rodeio		
Agente	— José Manoel Ratton	2$400	
Conferente	— Alfredo Henriques Gomes	2$000	
Praticante	— João Baptista Varella da Fonseca	2$000	
"	— Francisco de Paula Lessa	2$000	
Feitor de manobras	— Joaquim Ribeiro Mendes	2$000	
	Mendes		
Agente	— João Agostinho da Silva Rocha		2.000$000
Conferente telegraphista	— João Maria de Lacerda		1.200$000
	Sant'Anna		
Agente	— Henrique Lagdon		2.000$000
Conferente telegraphista	— João Maria Lemos do Lago		1.200$000
	Barra do Pirahy		
Agente	— Joaquim Carlos de Niemeyer		3.200$000
Ajudante	— José Cabral Borges dos Santos		2.000$000
Fiel	— Augusto Soares de Meirelles		1.500$000

GRADUAÇÕES. NOMES.	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
Praticante — Pedro Affonso Alves Conti............	2$500	
Feitor de manobras — André Puchim...............	2$500	
Ypyranga		
Conferente telegraphista — Albino dos Santos Pereira.		1.200$000
Vassouras		
Agente — Candido Narbal Pamplona...............		2.400$000
Conferente — José Augusto de Barros.............	2$400	
Desengano		
Agente — Florindo Bernardes Miguel..............		2.400$000
Fiel — Manoel Marques Perdigão..................		1.500$000
PESSOAL DOS TRENS		
Chefe de trem — Adelino Maria Velho..............		2.000$000
" " — José Bernardes da Silva..............		2.000$000
" " — Alberto José da Cunha................		2.000$000
" — Carlos Augusto Barboza..............		2.000$000
Ajudante dos mesmos — Nicoláo Pereira Dias de Oliveira..........................	3$000	
" " — Joaquim Machado Pimentel......	3$000	
" " — José Pereira dos Santos........	3$000	
" " — Augusto Camêllo..............	3$000	
" " — Gregorio Ribeiro da Silva.........	3$000	
" " — Mariano de Oliveira Guimarães..	3$000	
" " — Carlos Vargas dos Santos Coutinho	3$000	
" " — João Alves Jorge...............	3$000	
Machinista de 1ª classe — Antonio Joaquim Fernandes		2.520$000
" " — Adão Fiscker..................		2.520$000
" " — William Flora..................		2.520$000
" " — Jean Pierre Laurent............		2.520$000
" " — Antonio Selman................		2.520$000
" " — Thiago da Costa................		2.520$000
" " — Gustavo Bion..................		2.520$000
" " — Miguel José Ventura............		2.520$000
Ditos de 2ª dita — José de Oliveira Braga...........		1.920$000
" " — José Gilbert Selman................		1.920$000
" " — Fernando Eduardo Peixoto.........		1.920$000
Ditos de 3ª dita — Cezar Vaz Pinto................		1.440$000
" " — Diogo Ford......................		1.440$000
" " — Manoel José Antunes Lisbôa....		1.440$000

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO	VENCIMENTO ANNUAL
Ditos de 3ª dita	— José Ferreira..................		1.440$000
" "	— José Gomes Barreto..............		1.440$000
Foguistas de 1ª classe	— João Francisco............	3$500	
" "	— Pedro da Cunha Vasconcellos.....	2$700	
" "	— José Alves Pedreira.............	2$700	
" "	— Nicolão Bauza...................	2$700	
" "	— Francisco Barboza...............	2$700	
" "	— Antonio Alves Pereira...........	2$700	
" "	— Antonio Fernandes...............	2$700	
" "	— Pompêo José da Costa............	2$700	
" "	— Antonio Gonçalves...............	2$700	
" "	— José Maria Ferreira.............	2$700	
" "	— José Claudio da Silva...........	2$700	
" "	— Manoel José Antunes Lisbôa....	2$700	
" "	— José Gomes Barreto.............	2$700	
" "	— Antonio Joaquim dos Santos....	2$700	
" da noite	— José Ferreira.................	3$500	
" da 2ª classe	— Antonio Joaquim de Magalhães	2$500	
" "	— Antonio Rodrigues..............	2$500	
" "	— Manoel Rodrigues Villela.......	2$500	
" "	— José Silveira de Mattos.........	2$500	
" "	— Placido Ferreira da Silva.......	2$500	
" "	— Joaquim Teixeira Pinto.........	2$500	
" "	— José Alves da Conceição........	2$500	
" "	— Pedro Garcia...................	2$500	
" "	— Seraphim Lopes................	2$500	
" "	— João Gonçalves.................	2$500	
" "	— Faustino José de Azevedo.......	2$500	
" "	— Antonio de Castro..............	2$500	
" "	— José Muniz Barreto............	2$500	
" "	— Martinho José dos Santos.......	2$500	

DIRECTORIA DAS OBRAS

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO ANNUAL
1º engenheiro	— W. S. Ellison....................	14:000$000
Ajudante de 1ª classe	— Richard Hayden...	4:200$000
" de 2ª dita	— J. Stanke.........	2.400$000
" dita	— R. A. Hehl......	2:400$000
Chefe de districto	— C. A. Morsing...............	7:800$000
" "	— H. Vellozo Ferreira Penna........	7:800$000
" "	— John Whitaker..................	7.800$000
Ajudante de 1ª classe	— R. A. Habersham.........	6:000$000
" "	— Jeronymo Luiz Ribeiro.....	6:000$000
Dito de 2ª servindo na 1ª classe	— J. Rodrigues Gambôa	6:000$000
" " "	— Herculano C. Ferreira Penna..........................	5:400$000

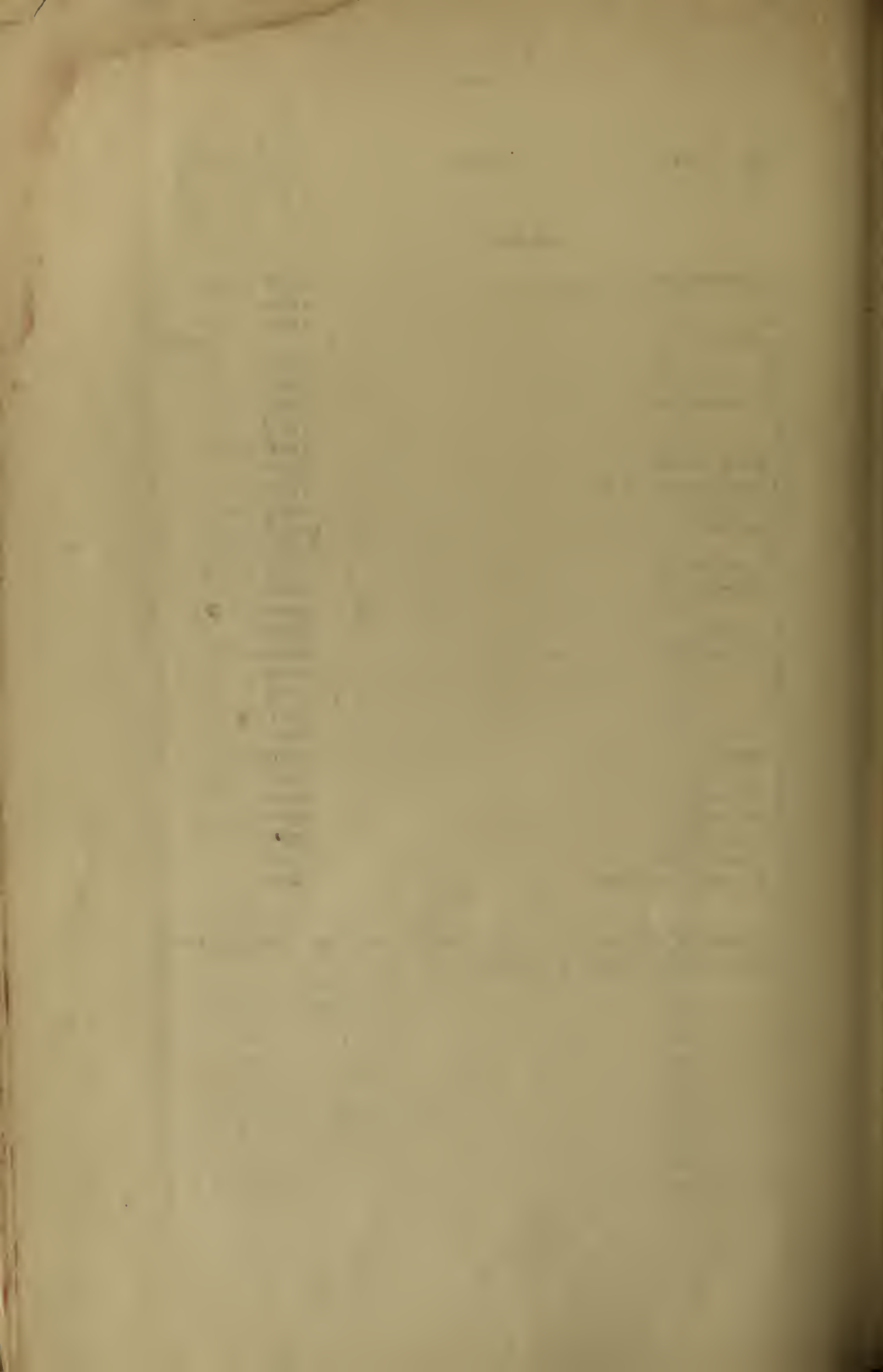
GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
Dito da 2ª classe	G. Gama Bentes		5:400$000
” ” no escriptorio	L. da Rocha Dias		2:400$000
JORNALEIROS			
No deposito			
1 Servente		2$000	
1 Feitor do coke		2$500	
1 Ajudante dito		2$000	
10 Trabalhadores		1$800	
1 Praticante		1$600	
NAS ESTAÇÕES			
Da Côrte			
1 Guarda do armazem		1$800	
2 ” chaves		2$000	
1 ” chaves		1$800	
1 ” cancellas		3$000	
1 Guarda cancella		2$000	
1 ” ”		1$600	
4 ” da estação		2$000	
2 ” rondantes		2$000	
4 Bagageiros		1$800	
12 Guarda freios		1$700	
12 Limpadores de carros		1$500	
1 Feitor		2$400	
1 Ajudante		1$700	
26 Trabalhadores		1$700	
1 Servente de bagagem		1$500	
1 Criado		2$000	
1 Moço de recados		1$000	
1 Pedestre			480$000
DO INTERIOR			
33 Guardas-chaves, e dos armazens		1$600	
31 ” freios		1$700	
49 Trabalhadores		1$500	
1 Guarda de S. Francisco Xavier		2$000	

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.

NAS OFFICINAS

1 Ajustador		5$500	
1 "		5$000	
3 "		4$500	
3 "		4$000	
2 "		3$500	
1 "		2$000	
1 Aprendiz de dito		1$000	
2 " "		500	
2 Caldeireiros		5$000	
1 "		3$500	
2 "		2$000	
1 Ajudante de dito		1$500	
2 Aprendizes de dito		500	
1 Ferreiro		6$000	
2 Ferreiros		5$000	
2 "		3$500	
2 Malhadores		2$200	
8 "		2$000	
1 Torneiro		4$500	
1 "		4$000	
1 "		3$000	
1 "		2$300	
1 "		1$600	
1 Aprendiz de dito		500	
1 "		200	
3 Marcineiros		3$500	
2 Carpinteiros		3$000	
6 "		2$800	
2 "		2$500	
1 Aprendiz de dito		500	
2 Serradores		3$500	
2 Estufador		3$000	
1 Pintor		3$500	
1 "		2$000	
1 Contra-mestre de carpinteiro		5$000	
1 Feitor da conservação		5$000	
1 " "		3$500	
1 " "		3$000	
1 " "		2$500	
2 Ajudantes de dito		1$600	
1 Trabalhador da conservação		2$000	
7 " "		1$800	
25 " "		1$600	
2 Guardas		1$800	
2 Porteiros		1$600	

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
	LINHA		
15	Guardas-chaves e cancellas	1$600	
17	" "	1$500	
2	" "	1$000	
34	Feitores		780$000
6	"	3$000	
5	"	2$500	
31	Trabalhadores	2$000	
20	"	1$800	
244	"	1$600	
1	Feitor do lastro	1$800	
33	Trabalhadores do dito	1$500	
15	Canteiros	3$000	
6	Pedreiros	2$600	
2	"	2$500	
3	Serventes	1$500	
1	Ferreiro	2$600	
1	"	2$500	
1	Ajudante	2$000	
1	Carpinteiro	3$000	
1	"	2$800	
2	"	2$700	
4	"	2$500	
1	"	2$400	
1	Pintor	2$800	
1	Servente	1$500	
1	Foguista	3$000	
2	Pequenos	1$000	
1	Cunhador	2$800	
2	Guarda-freis	2$000	
1	Limpador de machinas	2$000	

Secretaria da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1865. — *Manoel Coelho da Rocha,* secretario-caixa.

N. 6.

Demonstração da renda e despeza do trafego da Estrada de Ferro de D. Pedro II, de Janeiro a Março de 1866.

RENDA			
Rendimento da estrada	Janeiro......	143:528$287	
Idem	Fevereiro....	176:103$296	
Idem	Março.......	161:614$743	481$246$326
Rendimento do ramal	Janeiro......	759$655	
Idem	Fevereiro....	597$009	
Idem	Março.......	557$004	1:913$668
			483:159$994

DESPEZA			
Custeio da estrada	Janeiro......	81:346$029	
Idem	Fevereiro....	73:396$123	
Idem	Março.......	74:442$373	229:184$525
Custeio do ramal	Janeiro.......	1:232$562	
Idem	Fevereiro....	1:079$211	
Idem	Março.......	1:254$394	3:566$167
			232:750$692
Saldo a favor da renda............		....	250:409$302
			483:159$994

DESENVOLVIMENTO.

RENDA	
Passagens	126:616$156
Fretes	355:331$048
Armazenagem	121$810
Multas	116$860
Telegrapho	974$120
	483:159$994

DESPEZA	*Pessoal*	*Material*	*Totalidade*
Trafego e estações	67:021$780	12:326$744	79:348$524
Reparos e conservação	58:050$398	15:700$922	73:751$320
Administração do trafego ...	12:311$690	4:438$404	16:750$094
Officinas	13:581$479	19:366$111	29:947$590
Combustivel	....	29:953$164	29:953$162
	150:965$347	81:785$345	232:750$690

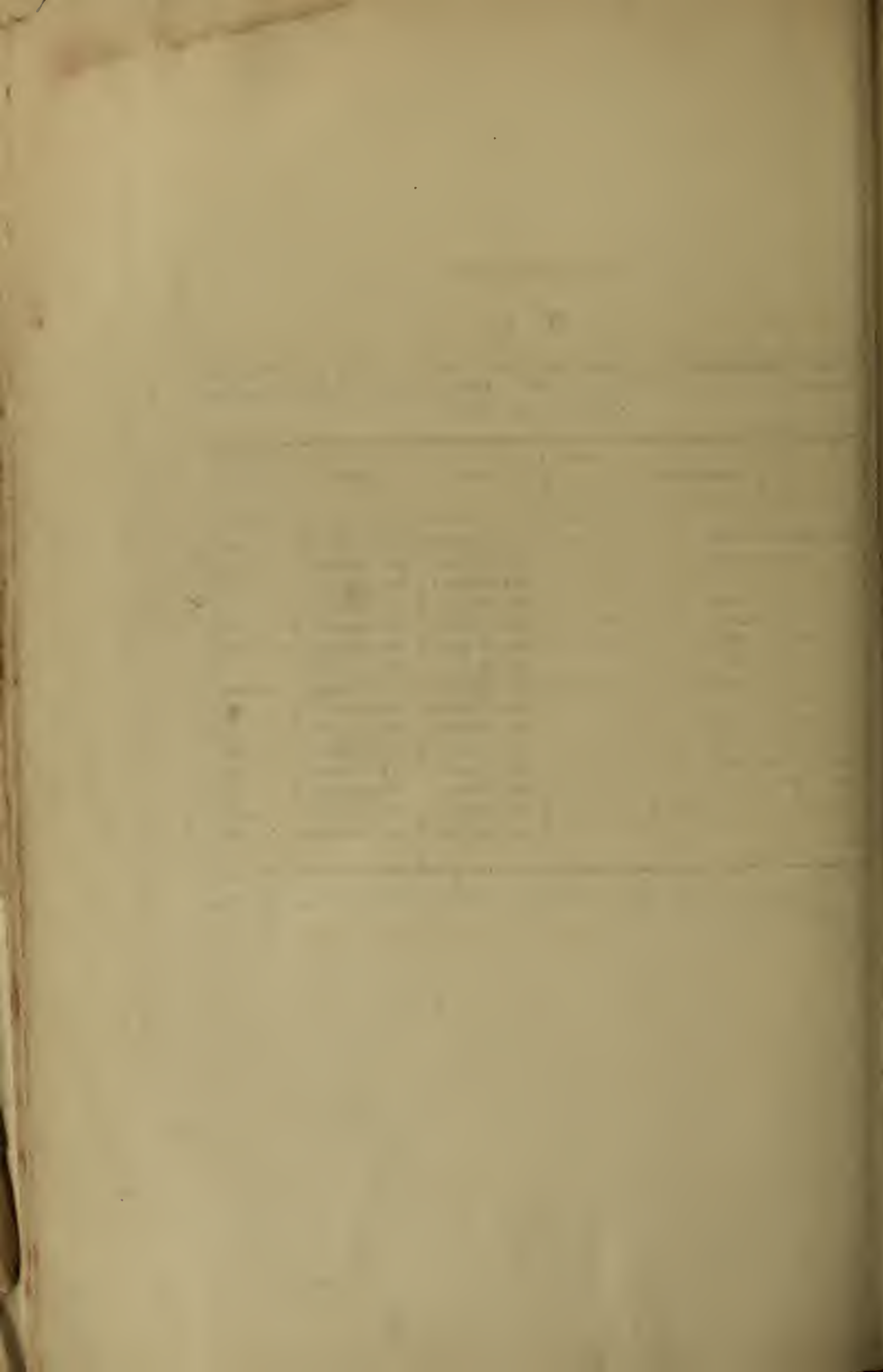
Rio de Janeiro, 31 de Março de 1866.

José Torquato de Faria, Guarda-livros.

N. 7

Quadro demonstrativo da relação da despeza para a receita do trafego da Estrada de Ferro de D. Pedro II, sem o Ramal, desde 1858 até o segundo semestre de 1865.

Semestres.	*Custeio.*	*Renda.*	*Porcentagem.*
2° semestre 1858	112:924$788	223:922$740	50,4
1° " 1859	241:187$419	264:065$362	91,3
2° " "	365:683$074	456:835$181	80,0
1° " 1860	276:810$223	335:757$571	82,4
2° " "	334:592$449	585:008$213	57,1
1° " 1861	346:621$538	475:159$466	72,9
2° " "	341:884$615	598:571$584	57,1
1° " 1862	386:882$906	456:899$010	84.6
2° " "	414:055$305	508:097$972	81,0
1° " 1863	407:087$917	409:159$773	99,4
2° " "	442:333$754	560:461$769	78,9
1° " 1864	407:527$639	471:709$725	86,3
2° " "	556:671$661	739:905$480	75,2
1° " 1865	543:746$053	793:705$902	68,5
2° " "	544:437$541	962:442$618	56,5

A relação da despeza para a receita do trafego no primeiro trimestre de 1866 (Janeiro a Março) foi de 48,7.

CONTRACTO

CELEBRADO ENTRE O GOVERNO IMPERIAL E OS PROPRIÉTARIOS DO RAMAL DE MAĆACOS JOSÉ MARIA GOMES, LUIZ MANOEL BASTOS E FRANCISCO JOSÉ DE CARVALHO

O Governo conservará o ramal pelo tempo que durar a Estrada de Ferro de D. Pedro II e fazendo as viagens que julgar conveniente, sendo sempre o arraial dos Macacos, onde actualmente está collocada a estação, um ponto de escala itineraria de todos os trens da linha ferrea do ramal.

O Governo será obrigado a conservar constantemente cercado o terreno do ramal dos Macacos com boas cercas, bem como conservar as cancellas actualmente existentes, e pagará 150$000 cada semestre de arrendamento do terreno por onde passa o ramal na fazenda do — Machado — salva qualquer modificação que de futuro possa haver sobre o mesmo arrendamento para menos.

Será concedida aos actuaes proprietarios do ramal passagem livre, como até agora, em todos os trens da companhia, não sendo este direito transferivel a outras quaesquer pessoas.

O presente contracto fica dependente de approvação por Decreto Imperial.

Em fé do que se lavrou este contracto que é assignado pelo Illm. e Exm. S. Conselheiro Antonio Francisco de Paula e Souza, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas e pelos proprietarios José Maria Gomes, Luiz Manoel Bastos e Francisco José de Carvalho, e pelas testemunhas Dr. Manoel da Cunha Galvão e José Martins Pereira de Alencastre, nesta Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, aos 31 dias do mez de Julho de 1865. — (Assignados), Dr. *Antonio Francisco de Paula e Souza. — José Maria Gomes. — Luiz Manoel Bastos. — Francisco José de Carvalho. — Dr. Manoel da Cunha Galvão. — José Martins Pereira de Alencastre.*

Confere. — *Manoel da Cunha Galvão.*

CONTRACTO

CELEBRADO ENTRE O GOVERNO IMPERIAL E A COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, DE CONFORMIDADE COM O DECRETO DE 10 DE JULHO DE 1865

Reunidas as partes contractantes nesta secretaria de estado dos negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, verificado pela apresentação do livro das actas da assembléa geral dos accionistas da companhia que a directoria está munida de poderes necessarios para este contracto, e tendo em vista o ministro signatario o art. 5°. da lei n. 1083 de 22 de Agosto de 1860, que autoroisou o governo para permutar por apolices as acções da companhia e tornar o Estado unico proprietario da estrada de ferro: concordaram nas seguintes clausulas para o fim mencionado.

I

Com excepção das acções pertencentes ao thesouro e das que fazem parte do fundo de reserva da companhia, todas as outras serão trocadas por apolices internas de 6 °|° ao par de ambos os titulos.

II

Sendo o fundo de reserva da companhia 309:428$077 a 30 Junho passado, e tendo sido formado por uma porcentagem de toda a emissão a saber: em 60,000 acções 12,000:000$000 por emprestimo 12,666:666$666, e sendo o emprestimo equivalente a 63,333 1|3 acções, concordam as partes contractantes em dividir o dito fundo de reserva por 123,333|3, e o governo se obriga a pagar aos accionistas particulares as quotas respectivas na razão do 2, 510 por acção.

III

Em consequencia das clausulas precedentes terá de pagar o thesouro por cada acção 202$510 sendo de entradas de fundos 200$000, e quota de fundo de reserva 2$510. Para este fim o governo emittirá apolices da divida publica de 6 °|° ao par que os referidos accionistas receberão no thesouro á vista das cautellas de suas acções, sendo o excesso que possa haver sobre um numero exacto de apolices, pago em dinheiro.

IV

A estrada de ferro, suas obras, armazens, edificios, machinas, materiaes, bens moveis e immoveis, dividas activas, em summa tudo o que forma o activo

da companhia constante do balanço apresentado neste acto, passará a ser sem a minima reserva propriedade do Estado, que em consequencia ficará tambem responsavel pelo passivo da companhia. O balanço de que trata-se é o de 30 de Junho findo.

V

Approvado este contracto por decreto imperial, ficará extincta e dissolvida a companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, passando para o governo todos os seus direitos e deveres: e portanto alliviados os membros da directoria de toda a responsabilidade civil pelos contractos anteriormente celebrados, que passarão ao governo sob as mesmas condições por que estavam sujeitos os memorós da directoria.

VI

A administração e serviço actual da estrada de ferro, que não póde ser interrompido, continuará taé o dia em que se apresentar a pessoa nomeada pelo governo, a qual immediatamente substituirá em tudo a directoria, e regerá a empreza na forma das instrucções que tiver, e ficando entendido que as transacções posteriores á data do balanço apresentado se fizeram por conta do governo.

Em fé do que se lavrou este contracto que é assignado pelo Exm. Sr. conselheiro Antonio Francisco de Paula e Souza, ministro e secretario de estado dos negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, e pela directoria da companhia da Estrada de Feror de D. Pedro II, composta do presidente conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, e directores Domingos José de Campos Porto, Dr. Joaquim Alexandre Manso Sâyão, Joaquim Marques Baptista de Leão e Domingos Theodoro de Azevedo Paiva e pelas testemunhas Dr. Manoel da Cunha Galvão, e José Martins Pereira de Alencastre, nesta secretaria de estado dos negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, aos 26 dias do mez de Julho de 1865. — (Assignados) — Dr. *Antonio Francisco de Paula Souza.* — *Christiano Benedicto Ottoni.* — *Domingos José de Campos Porto.* — Dr. *Joaquim Alexandre Manso Sâyão.* — *Joaquim Marques Baptista de Leão.* — *Domingos Theodoro de Azevedo Paiva.* — Dr. *Manoel da Cunha Galvão.* — *José Martins Pereira de Alencastre.*

Confere. — *Manoel da Cunha Galvão.*

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

Aviso de 28 de Setembro de 1865

Directoria das Obras Publicas e Navegação. — Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. — Rio de Janeiro em 28 de Setembro de 1865.

Illm. Sr. — Tendo por Portaria desta data nomeado a V. S. para exercer interinamente o cargo de Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II, assim lh o communico para sua intelligencia e governo, e por esta occasião lhe transmitto por cópia as instrucções que provisoriamente deve observar na direcção e gerencia da referida estrada.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni.

INSTRUCÇÕES PROVISORIAS PARA A DIRECÇÃO E GERENCIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

CAPITULO I.

direcção e gerencia

Art. 1.° A direcção e administração da estrada de ferro será exercida por um Director de livre nomeação e demissão do Governo.

Art. 34. As mesmas penas póde impôr o 1.° Engenheiro e o Inspector do trafego e Secretario da direcção formarão um Conselho de gerencia com voto consultivo, que será convocado e presidido pelo Director todas as vezes que o julgar util, e obrigatoriamente nos casos determinados nestas instrucções.

Art 3.° A administração central, a do trafego e sua contabilidade, a das officinas e tracção, conservacão da linha, depositos, armazens e todos os mais serviços de que depende a utilisação da estrada construida, prestarão ao Director a mesma obediencia que prestavam á Directoria da extincta Companhia, e se regerão provisoriamente pelos Regulamentos em vigor em tudo o que não fôr opposto ás presentes instrucções.

Art. 4.° O methodo de medição e contas da construcção, seu processo, fiscalisação e pagamentos, instituido pela extincta Companhia, continuará sob a administração e responsabilidade do Director.

Art. 5.° Todas as ordens do Governo relativas á estrada de ferro serão expedidas ao Director pela Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura. Commercio e Obras Publicas.

Art. 6.° As attribuições de suprema direcção e administração conferidas além dos limittes que lhes são marcados nos capitulos seguintes, ficam ainda su-

bordinadas ás ordens do Governo, sendo entendido que qualquer decisão do mesmo Governo contrária ás presentes instrucções, as modifica ou revoga na parte a que se refere.

CAPITULO II.

Compras de materiaes e objectos de consumo

Art. 7.° A necessidade da acquisição de materiaes ou de quaesquer objectos de consumo é determinada ou pela requisição do Almoxarife, em presença de pedidos para despeza regularmente processados e em falta da existencia no deposito dos objectos requeridos; ou por iniciativa do primeiro Engenheiro no que se refere á construcção, e do inspector do trafego na parte da utilisação da estrada construida.

Art. 8.° As compras serão feitas por ordem do Director, que em cada caso resolverá se deve proceder a ellas por meio de hasta publica ou pelo methodo estabelecido pela extincta Companhia. Ouvirá, porém, préviamente os pareceres do conselho de gerencia, todas as vezes que o julgar util e sempre que a compra exceder ao valor de um conto de reis, maximo fixado para despeza mensal realizada na fórma deste artigo com cada um dos ramos do serviço, a saber: — Estrada em construcção — Estrada em trafego.

Art. 9.° Todas as compras que se fizerem em hasta publica, ou forem realisadas por contracto de fornecimento por tempo, seguirão o processo marcado no Regulamento n. 2926 de 14 de Maio de 1862.

As propostas serão abertas em presença do Conselho e registradas em suas actas, bem como os pareceres de seus membros. Estas despezas dependem de prévia autorisação do Governo, salva a disposição do artigo antecedente e os contractos para a sua execução carecem da respectiva approvação.

Art. 10.° Todas as vezes que o Director, ouvido o conselho, julgar preferivel importar directamente algum fornecimento, submetterá a sua deliberação á approvação do Governo, que se concordar, ou incumbirá da encommenda os seus agentes no estrangeiro, ou autorisará o Director para adjudical-a a quem mais convier.

Art. 11. O recebimento dos objectos comprados será fiscalisados pelo Director em presença do primeiro Engenheiro ou do Inspector do trafego conforme a repartição a que forem destinados os objectos comprados.

Art. 12.° A arrecadação e fornecimento para as necessidades do consumo, seguirão as regras presentemente em vigor; e toda a alteração que ao Directoria parecer necessaria será por elle proposta ao Ministro, sem cuja approvação não será executada.

CAPITULO III.

EXECUÇÃO DO TRABALHO

Art. 13.° Terminada a execução de cada uma das actuaes empreitadas de construcção, antes de ser entregue a caução e saldo final, será submettida ao Governo a conta corrente entre a empreza e o empresario com todos os documentos justificativos, os quaes depois de processados serão devolvidos ao Director para acompanhar opportunamente o balanço a que se refere o art. 40.

Art. 14.° Todo o trabalho de construcção e de reconstrucção que sahir dos limites da conservação ordinaria se poderá executar por qualquer dos tres methodos:

Empreitada em globo.

Adjudicação por tabella de preços.

Administração.

Art. 15. Em cada caso particular o Director, ouvido o conselho de gerencia, resolverá qual dos methodos deve ser preferido; mas submetterá a sua decisão á approvacão de Governo, sem a qual não assignará contracto algum.

Art. 16. A proposição feita ao Ministro das Obras Publicas, será sempre acompanhada do plano da obra, seu orçamento approximado, nota explicativa, e no caso de empreitada, projecto de contracto.

Art. 17. Quando tiver lugar a empreitada, se cumprirá em tudo o que fôr applicavel o citado regulamento de 14 de Maio de 1862, sendo abertas as propostas e feitas as declarações em presença do conselho de gerencia e registradas em suas actas. O mesmo conselho assistirá a todos os actos da adjudicação.

Art. 18. Se em resultado da hasta publica nem uma proposta parecer acceitavel, o Governo resolverá se deve tentar-se nova hasta publica, ou adoptar outro expediente.

Art. 19. Todos os contractos de empreitada serão escriptos em tres vias, sendo uma remettida ao Ministro da Agricultura, entregue outra ao emprezario e a terceira archivada na administraçao central da estrada de ferro, que dará copias authenticas aos funccionarios que houverem de dirigir ou fiscalisar a execução.

Art. 20. As obras construidas por contractos approvados pelo Governo, não poderão sem a sua annuencia soffrer alterações na execução.

Art. 21. O recebimento das obras concluidas será precedido de exame feito em presença do Director pelo 1.° Engenheiro se se trata de construcções novas, pelo Inspector do trafego se de reparos ou reconstrucções, acompanhado de qualquer dos chefes e pelos auxiliares que julgar necessarios.

Art. 22. Os pagamentos parciaes nos termos dos contractos, serão autorisados pelo Director; mas nenhuma anticipação de pagamento nem adiantamento de dinheiro se fará sem autorisação previa do Governo.

Terminada qualquer empreitada, se procederá como prescreve o art. 13.

CAPITULO IV

Receita e despeza

Art. 23. A receita da estrada de ferro, emquanto o Governo não dispuzer de outro modo, será arrecadada, fiscalisada e escripturada pelo methodo actual,e o seu producto bruto, inclusive a importancia das multas, cobradas em cada mez, será recolhido ao Thezouro ao mais tardar até o dia 8 do mez seguinte.

Art. 24. No fim de cada mez o Director apresentará ao Governo uma estimação da despeza a fazer no mez seguinte, com cada serviço separadamente, a saber:

Trabalhos de nova construção.

Ditos de conservação ordinaria das linhas construidas.

Grandes reparações ou reconstruções.

Novas edificações necessarias ao trafego.

Compras de materiaes e objectos de consumo.

Art. 25. Para estas despezas, quando autorisadas, fornecerá fundos o Thesouro, ou entregando a consignação mensal por uma vez ou por prestações semanaes, ou ainda realizando encontro com a renda cobrada.

Art. 26. As folhas do pessoal, as ferias dos trabalhadores a jornal, e as despezas miudas de administração e escriptorio, serão pagas depois de processados os respectivos documentos pela fórma actual, emquanto outra não fôr prescripta; sendo o despacho de — pague-se — lançado e assignado pelo Director condição indispensavel e sufficiente para alliviar a responsabilidade do Secretario-caixa.

Art. 27. As contas por fornecimento de materiaes igualmente processadas até o — pague-se — do Director serão tambem pagas pelo Secretario-caixa.

CAPITULO V.

Pessoal

Art. 28. No principio de cada semestre o Director apresentará ao Governo um quadro do pessoal necessario ao serviço ordinario propondo as reducções de numero ou de vencimentos que forem possiveis, e determinando o maximo numero de trabalhadores que empregará.

Art. 29. Serão nomeados:

Por Decreto Imperial o Director, 1.° Engenheiro, Inspector Geral do trafego e Secretario-caixa.

Por Portaria do Ministro da Agricultura, com audiencia do Director, os Engenheiros, Guarda-livros, Chefes das Estações, do Telegrapho, de tracção e da conservação da linha, e outros empregados cujo vencimento exceder a ..... 2.000$000.

Pelo Director, com audiencia ao do 1.° Engenheiro, ou do Inspector do trafego todos os funccionarios do quadro annexo ao ultimo relatorio da extincta Companhia, não comprehendidos nas categorias precedentes, com excepção dos feitores, trabalhadores a jornal, e officiaes de officio mecanicos.

Pelo 1° Engenheiro ou inspector do trafego nos limites das respectivas repartições as classes que são exceptuadas da nomeação pelo Director.

Art. 30. O provimento dos lugares que vagarem se fará, quanto possivel, por promoção dos cargos inferiores, consultado em primeiro lugar o merecimento, só em caso de igual merito e serviços a antiguidade. A admissão de pessoa estranha á Administração, é só admissivel no caso de não haver entre o seu pessoal a aptidão necessaria ao emprego vago, será justificada pelo 1.° Engenheiro ou Inspector do trafego perante o Director, e por este perante o Governo, conforme pertencer a nomeação aos primeiros ou ao segundo.

Art. 31. Os Praticantes pagos ou não pagos, para serem admittidos, soffrerão exame feito em presença do Director por empregados superiores por elle designados, o qual versará sobre leitura, escripta e conhecimento pratico mais seguro das operações de arithmetica até as regras de tres.

Art. 32. O Director não poderá punir aos empregados nomeados por Decreto ou Portaria; e sómente em caso de falta suspende-los do exercicio sem privação do vencimento e representar. Não se considera punição a suppressão do vencimento por falta de comparecimento, nem o desconto de indemnisações por extravio de mercadorias porque sejam responsaveis.

Art. 33. Os de nomeação do Director podem ser por elle punidos de suas faltas com a advertencia particular ou publica, suspensão até um mez com perda de vencimento e perda de vencimento sem interrupção do trabalho. A suspensão ou perda de vencimento por mais de 15 dias, será communicada ao Governo.

Art. 34. As mesmas penas póde impôr o 1° Engenheiro e o Inspector do trafego respectivamente ao pessoal de sua escolha, communicando ao Director a resolução e os motivos.

Art. 35. As demissões por faltas ou por conveniencias do serviço, motivadas ou não motivadas, serão proferidas por aquelles a quem competem as respectivas nomeações, ou por autoridade superior; de sorte que o Director poderá despedir qualquer funccionario com a unica excepção dos de escolha do Governo e este a todos sem excepção.

CAPITULO VI.

Disposições geraes

Art. 36. Emquanto o Poder Legislativo não providenciar sobre a administração da empreza, todos os seus empregados serão considerados como servindo em commissão temporaria, e não terão direito a quaesqder vantagens inherentes a empregos publicos, senão aos vencimentos que serão os estipulados pela extincta companhia, emquanto não forem alterados pelo Governo. Os empregados que servem por contracto continuarão até a expiração do respectivo prazo.

Art. 37. O Secretario-caixa prestará no Thesouro fiança idonea.

Art. 38. Toda a circumstancia importante occorrida nos trabalhos, todo o facto que perturbar a marcha ordinaria da empreza ou prejudicar o serviço dos transportes, todo o accidente que causar mortes, ferimentos, ou avarias no material, será participado immediatamente ao Ministro.

Art. 39. Cada mez o Director apresentará ao Ministro uma exposição resumida dos trabalhos do mez antecedente na construcção e na utilisação da estrada, contendo os algarismos do transporte em globo, os accidentes, as irregularidades na marcha dos trens e outras circumstancias importantes.

Art. 40. No fim de cada semestre apresentará um relatorio minucioso das occurrencias acompanhado do balanço de receita e despeza com todos os documentos justificativos, tabellas estatisticas, contractos celebrados e finalmente todos os dados necessarios para se poder apreciar com segurança a marcha do serviço em cada um dos seus ramos. No mesmo relatorio indicará as medidas e reformas que lhe parecer necessarias para que a estrada de ferro produza o maximo beneficio publico.

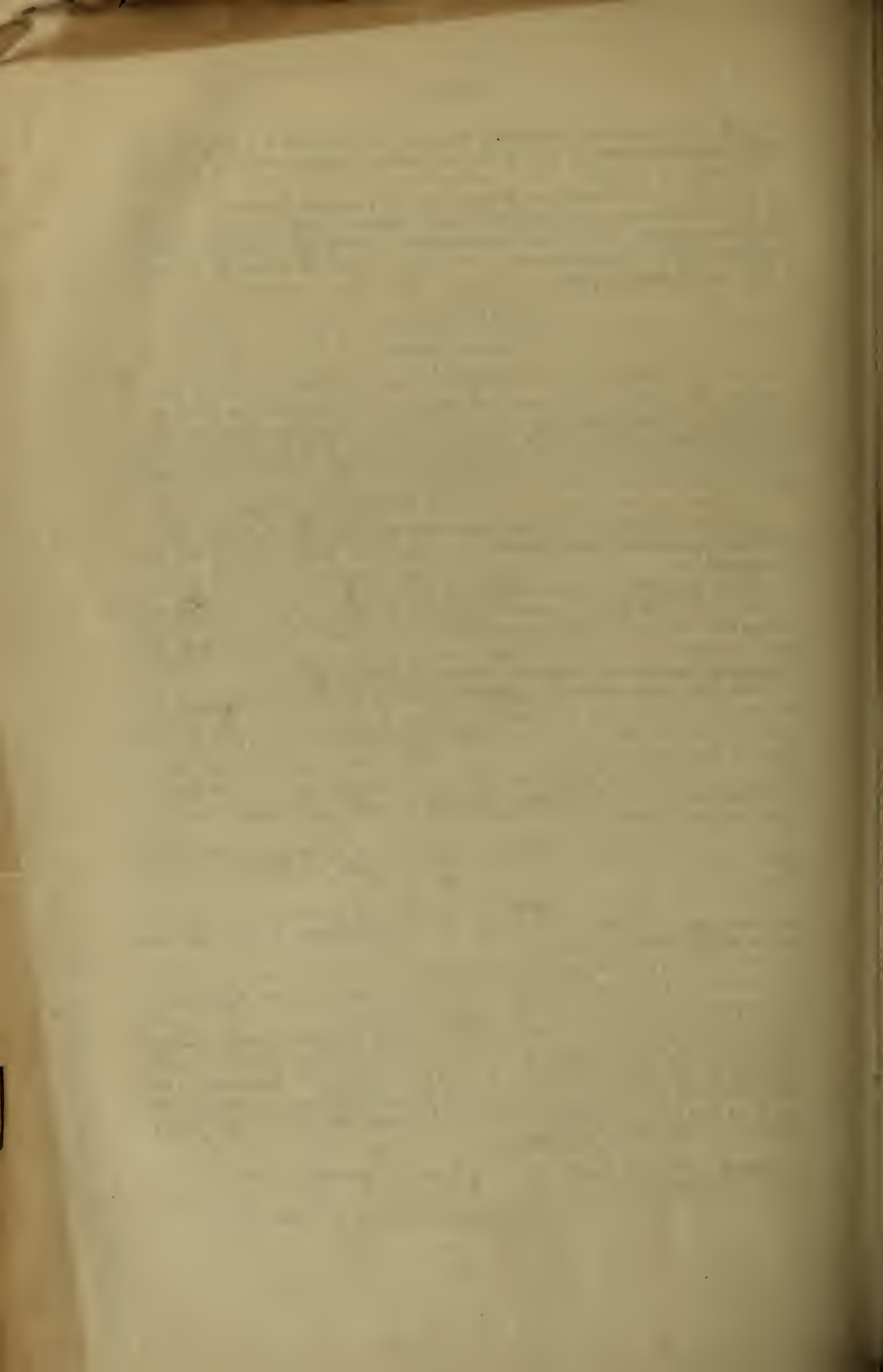
Art. 41. A marcha dos trens dos viajantes, seu numero, sua velocidade, horas de partida e chegada, e pontos de parada só podem ser alterados pelo Governo.

Art. 42. O Inspector do trafego só póde conceder passagem livre nos trens aos empregados, e empreiteiros e pessoas que forem obrigadas a viajar por motivo do serviço da estrada de ferro.

Art. 43. Os trens especiaes pagos segundo a tarifa, dependem de deliberação do Director e em sua ausencia do Inspector do trafego. Trem especial gratis não póde ser concedido senão por ordem do Governo.

Art. 44. A cada um dos membros do conselho de gerencia cabe iniciativa de reformas ou melhoramentos no serviço respectivo; e seus projectos sendo discutidos no conselho e registrados nas actas com os pareceres, serão levados ao conhecimento do Governo, ainda que não sejam approvados por maioria de votos. Para este fim o conselho se reunirá pelo menos uma vez em cada mez e sempre que o Ministro o determinar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 28 de Setembro de 1865.

Dr. *Antonio Francisco de Paula Souza.*

Estrada de Ferro de D. Pedro II

DECRETO N. 3.627 DE 16 DE MARÇO DE 1866.

FIXANDO O PESSOAL TECHNICO E ADMINISTRATIVO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, E DESIGNANDO OS VENCIMENTOS QUE COMPETEM AOS EMPREGADOS

Attendendo á proposta do Director da estrada de ferro de D. Pedro II, Hei por bem approvar a Tabella junta fixando o pessoal technico e administrativo da mesma estrada, e designando os vencimentos que competem aos Empregados.

Antonio Francisco de Paula Souza, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, o tenha assim entendido e faça executar com os despachos necessarios.

Palacio do Rio de Janeiro em dezeseis de Março de mil oitocentos sessenta e seis, quadragesimo quinto da Independencia e do Imperio.

Com a Rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

TABELLA DO PESSOAL DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II E SEUS RESPECTIVOS VENCIMENTOS

Pessoal	*Vencimentos*	*Total*
Directoria		
Director		9.000$000
Escriptorio Technico		
1.° Engenheiro		8.400$000
3 Chefes de districtos	6.000$000	18.000$000
2 Ajudantes de 1.ª classe	4.800$000	9.600$000
2 Ditos de 2.ª dita	3.600$000	7.200$000
3 Ditos de 2.ª dita no escriptorio	2.400$000	7.200$000
Secretaria		
Secretario		2.400$000
Caixa		2.400$000

Pessoal	Vencimentos	Total
Guarda-Livros		3.000$000
Comprador		4.000$000
Pagador		2.400$000
1 Escripturario com		1.000$000
1 Dito com		1.200$000
Almoxarifado		
Almoxarife		2.600$000
Fiel		1.000$000
Despachante		1.200$000
Inspectoria geral do Trafego		
Inspector geral		8.400$000
Secretario desenhador		2.200$000
Contador		3.600$000
2 Escripturarios	1.200$000	2.400$000
Chefe dos Telegraphos		3.600$000
Dito de Tracção		4.800$000
Escripturario das Officinas		1.200$000
Armazenista das ditas		1.200$000
Chefe das Officinas		3.600$000
5 Machinistas de 1.ª classe	2.400$000	12.000$000
4 Ditos de 2.ª dita	1.800$000	7.200$000
5 Ditos de 3.ª dita	1.440$000	4.320$000
Conservação da Linha		
1ª Divisão — Engenheiro residente		3.000$000
— Conductor		2.000$000
2ª — Engenhiro residente		4.200$000
Conductor		2.000$000
Estações		
Côrte — Agente		3.000$000
Côrte — Ajudante		2.200$000
Côrte — 1 Fiel com		2.400$000
Côrte — 1 Dito com		2.200$000
Côrte — 3 Escripturarios	1.200$000	3.600$000
Côrte — 1 Conferente		1.200$000
Côrte — 4 Chefes de trem	1.800$000	7.200$000
Engenho Novo — Agente		1.800$000
Engenho Novo — Conferente telegraphista		1.200$000
Cascadura — Agente		1.800$000
Cascadura — Conferente telegraphista		1.200$000

Sapopemba	Agente..................	1.800$000
	Conferente telegraphista....	1.200$000
Maxambomba	Agente..................	1.800$000
	Conferente telegraphista....	1.200$000
Queimados	Agente..................	1.800$000
	Conferente telegraphista....	1.200$000
Belém	Agente..................	2.200$000
	Fiel.....................	1.400$000
Rodeio	Agente..................	1.800$000
Mendes	Agente..................	1.800$000
	Conferente telegraphista....	1.200$000
Santa Anna	Agente..................	1.800$000
	Conferente telegraphista....	1.200$000
Barra	Agente..................	2.800$000
	Ajudante................	1.500$000
	Fiel.....................	1.500$000
Vassouras	Agente..................	2.200$000
Desengano	Agente..................	2.200$000
	Fiel.....................	1.400$000
Macacos	Agente..................	1.200$000
Ypiranga	Dito.....................	1.200$000

Palacio do Rio de Janeiro, em 16 de Março de 1866.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.